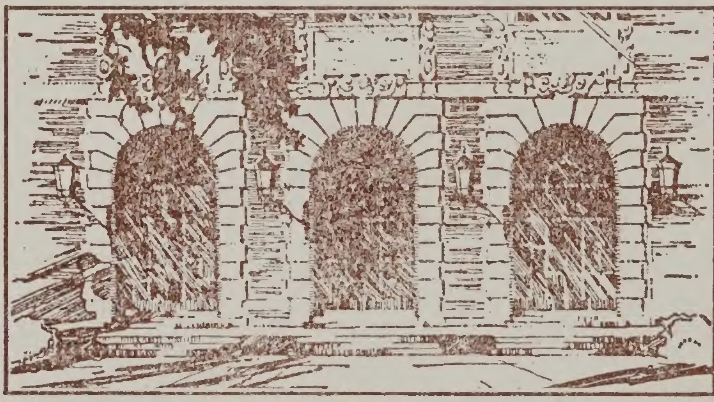


UITSPRAKEN

VAN DEN

RAAD VOOR DE SCHEEPVAART

EN

UITSPRAKEN IN BEROEP VAN DEN VOORZITTER VAN DIEN RAAD.

1911.

Bijvoegsel tot de Nederlandsche Staatscourant.

TE 's GRAVENHAGE
TER ALGEMEENE LANDSDRUKKERIJ.

LIJST

VAN

Uitspraken van den Raad voor de Scheepvaart in de zaken betreffende:

Uitspraken in beroep van den Voorzitter van dien Raad.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Dinsdag 3 Januari 1911, n°. 2.

N°. 1.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende de aanvaring tusschen het loggerschip *Agatha*, gemerkt SCH 444, en het stoomvisschersvaartuig *Pearl*, gemerkt L.T. 461, op 14 Juni 1910.

Het loggerschip *Agatha*, gemerkt SCH 444, eigenaar en gezagvoerder Cornelis den Dulk jr., voerende de Nederlandsche vlag, thuisbehoorende te Scheveningen en voorzien van een certificaat van zeewaardigheid, bevond zich op 14 Juni 1910 los zeilende in de Noordzee.

Des morgens te ongeveer half tien is de schipper en de manschap die aan dek werkzaam was geweest, naar beneden gegaan om te schaften en op het dek werd de wacht gedaan door Arie Letsch, oud 31 jaar, een ervaren zeeman.

Toen de schipper het dek verliet stond er een stevige bries uit het N. N. W. en liep er eene hooge noordelijke zee. Het schip lag N. O. voor, was zeilende over stuurboord met een 3- tot 4-mijls vaart, en had gezet groot zeil, bezaan, stagfok en kluiver. De kluiver was te loevert opgehaald, het roer los-vast gezet en de man van de wacht stond bij den helmstok.

De schipper had order gegeven, dat het schip moest blijven liggen gelijk het lag en was in staat na te gaan of zijn order werd opgevolgd, daar aan de zoldering van zijn kajuit een kompas is aangebracht en hij bovendien, jaren lang gevaren hebbende, aan de beweging van een schip onmiddellijk merkt, of van koers veranderd wordt.

Toen de schipper naar beneden ging bevond men zich te midden van tal van andere visschersvaartuigen, wat een alledaagsch verschijnsel is op de Noordzee.

De man aan het roer zag korten tijd, nadat de schipper het

dek verlaten had, een stoomvisschersvaartuig onder lij aankomen, hetwelk N. W. of N. N. W. voorlag, dus een koers volgde, kruisende met dien van de *Agatha*.

Daar het vaak voorkomt, dat de visschers elkander komen praaien, maakten koers en vaart van den stoomkoppel den man aan het roer niet ongerust; hij wist dat die stoomscheepjes snel kunnen draaien en het gewoonlijk ,,vrij na nemen''.

Doch toen de koppel steeds nader kwam en hij niemand aan dek bespeurde, riep hij luidkeels: ,,Hei, hei, keep full'', waarop plotseling iemand, die blijkbaar uit een zittende of liggende houding opsprong, zijn hoofd door het bakboordsvenster van het stuurhuis stak en iets in het Engelsch riep, wat hij niet verstond, maar waaruit hij opmaakte, dat men wilde, dat hij zou oploeven, wat hij niet kon en niet behoefde te doen, hetgeen hij dan ook terugriep.

Door het herhaald roepen opgeschrikt, was de schipper der *Agatha* aan dek gekomen, te laat om iets te kunnen doen om de aanvaring, die dadelijk daarop volgde, te vermijden.

De stoomkoppel, die bleek het Engelsche schip *Pearl* van Lowenstoft te zijn, L.T. 461, had geene gelegenheid meer om achteruit te slaan en heeft dat ook niet gedaan, ook geen fluitsignalen gegeven.

Op het hijschen van de noodvlag der *Agatha* kwam de stoomkoppel, die weldra vrij was van de *Agatha*, weder op haar toestoomen. Schipper den Dulk beduidde den gezagvoerder met woorden en gebaren, dat hij gesleept wilde worden, want dat hij zijn volk al aan de pompen had moeten zetten, doch de gezagvoerder van de *Pearl* scheen dit niet te begrijpen, althans zijn schip verwijderde zich.

Men bevond zich toen op 55 zeemijlen Z. O. t. Z. van Bressaypoint, doch schipper den Dulk was in de mogelijkheid met eigen middelen de haven van Lerwick te beloopen.

Op 18 Juli 1910 kwam de *Agatha* te Vlaardingen binnen. Daags daarna werd door den inspecteur voor de scheepvaart in het vierde district een voorloopig onderzoek naar het plaats gehad hebbend ongeval ingesteld.

In afwijking van het voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart de dato 20 Juli 1910, besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 20 Augustus 1910 tot het instellen van een nader onderzoek, dat door afwezigheid van de bemanning der *Agatha* eerst op 25 November kon plaats hebben en alstoen werd aangevangen en beëindigd.

Als getuigen werden gehoord Cornelis den Dulk jr. en Arie Letsch; voorlezing is gedaan van de beëedigde verklaring door Albertus Bruin, matroos der *Agatha*, voor den inspecteur voor de scheepvaart, en van de getuigen den Dulk en Letsch voor den inspecteur der kustwacht, P. Benton, te Lerwick afgelegd, terwijl mede is voorgelezen de verklaring afgelegd door Harry Bridge, schipper van de *Pearl*, te Lerwick voor den inspecteur der kustwacht afgelegd.

Schipper en roerganger van de *Agatha* hebben bij hun verhoor volgehouden, dat sedert de schipper te 9.30 zich van het dek had verwijderd, geen koers is veranderd.

De verklaring van schipper Harry Bridge bevat het volgende in antwoord op de gestelde vragen:

,,dat het schip op reis was naar Lerwick, komende van de vischgronden, N. N. W. voorlag, volle kracht stoomde en 6½ of 7 mijl liep toen hij een zeilschip opmerkte, ongeveer 6 streken over bakboordsboeg, op een afstand van 1½ à 2 mijlen en ongeveer N. O. t. N. voorliggende.

Het schip behield koers en vaart; het andere schip naderde tot op ongeveer 300 yards, gaf toen roer en liet zijn bakboordsboeg zien, waaruit ik opmaakte, dat hij achter mij om wilde varen. Op 3 lengten afstand gaf hij echter stuurboordsroer en ging hij voor mij over;

dat op Dinsdag 14 Juni te 9.30 v. m. het voorgaande plaats had; het was 4½ uur ebtij, helder weer, N. N. W. wind, frissche koelte, matige zee.

Ik heb geen tijd gehad achteruit te slaan, maar gaf onmiddellijk bakboordsroer, hopende dat wind en vaart mijn boeg wel om zouden zetten, maar de *Pearl* liep den ander juist in de midscheeps aan, aan stuurboordszijde, beschadigde belangrijk haar eigen boeg en drukte van het andere schip verschillende platen in, dat bleek te zijn de SCH. 444 van Holland.''

De raad is van oordeel, dat de aanvaring te wijten is aan de *Pearl*. Dat stoomschip had voor het zeilvaartuig dienen uit te wijken en had moeten vermijden voor de *Agatha* over te loopen.

Zelfs al ware bewezen, dat de *Agatha* bij de nadering van de *Pearl* eerst bakboord en daarna stuurboord roer gegeven hadde — wat de raad niet aanneemt — dan ware de *Pearl* niet ontheven van hare schuld.

Aldus gedaan op 25 November 1910 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; H. de Booy, plaatsvervangend lid; J. G. T.

Broekmeijer, buitengewoon lid; J. Prins, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 3 December 1910.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, C. L. J. KOTTING.
,, H. DE BOOY.
,, H. C. HAACKE.
,, BROEKMEIJER.
,, J. PRINS.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Vrijdag 16 Juni 1911, n°. 139.

N°. 1.

UITSPRAAK van den voorzitter van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende het beroep, ingesteld door den Koninklijken West-Indischen Maildienst.

Wij, voorzitter van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam;

gelezen het verzoekschrift, gedagteekend 3 Juni 1911, van C. M. van Rijn, wonende te Amsterdam, handelende in zijne hoedanigheid van directeur van de naamlooze vennootschap Koninklijke West-Indische Maildienst, gevestigd te Amsterdam, als zoodanig die vennootschap vertegenwoordigende zoo in als buiten rechten krachtens de artt. 9 en 14 harer statuten, en waarvan de inhoud luidt als volgt:

,,Door ons werd op 2 Juni j.l. in het achter-tusschendeks van ons stoomschip *Prins der Nederlanden* een collo calcium carbid ingeladen. Deze calcium carbid was verpakt in waterdichte metalen drum en omgeven door eene houten bekuiping, welke door ijzeren banden versterkt was.

De expert van de scheepvaart, de heer G. J. Lap, besliste in den namiddag van 2 Juni, dat wij dit collo niet mochten laden in het achter-tusschendeks van ons stoomschip, omdat dit geen ruimte is welke gasdicht van het overige gedeelte van het schip is afgesloten.

Aangezien het achter-tusschendeks eene ruimte is, welke naar ons oordeel wel gasdicht van de overige gedeelten van het schip is afgesloten, zoo hebben wij bezwaar ons bij deze beslissing van de scheepvaartinspectie neer te leggen en doen een beroep op U H.E.G., op grond van art. 21 van de Schepenwet om deze beslissing gewijzigd te krijgen.

De algemeene maatregelen van bestuur geven ons wel is waar nog de gelegenheid, om dit artikel aan dek te verladen,

doch om verschillende redenen — o. a. dat stuwing aan dek de verpakking meer doet lijden dan stuwing in de ruimen en ook dat het voeren van een grooten deklast op elk schip zijn eigenaardige bezwaren met zich brengt — doen ons besluiten beslist de voorkeur te geven aan de tweede stuwage, die art. 39, sub 4, van genoemde maatregelen van bestuur ons toestaat, n.l. in het ruim.

Ter voldoening aan art. 21 van de Schepenwet hebben wij een afschrift van dit beroep ingezonden aan den hoofdinspecteur voor de scheepvaart.",

welk verzoekschrift, blijkens daarop gestelde aanteekening op 6 Juni 1911 door 's raads secretaris is ontvangen;

gelet op onze beschikking van 6 Juni 1911, waarbij de behandeling van het ingesteld beroep is bepaald op 6 Juni 1911, des namiddags te 1 uur, aan boord van het stoomschip *Prins der Nederlanden*, gelegen aan de de Ruyterkade te Amsterdam, en de heeren W. Fenenga en jhr. L. P. D. Op ten Noort, buitengewoon lid en plaatsvervangend buitengewoon lid van den Raad voor de Scheepvaart, zijn aangewezen als leden van den raad, die wij daarbij zouden raadplegen;

gehoord 's raads secretaris, mededeelende, dat per telegram van dag en uur der behandeling van het beroep is kennis gegeven aan den appellant, aan den inspecteur voor de scheepvaart in het eerste district, aan den hoofdinspecteur voor de scheepvaart en aan de bij onze beschikking van 6 Juni 1911 aangewezen leden van den raad;

gehoord den heer C. M. van Rijn, directeur van de naamlooze vennootschap Koninklijke West-Indische Maildienst, voornoemd, welke heeft te kennen gegeven, eerstelijk, dat hij het door hem in zijne voornoemde hoedanigheid ingediende beroepschrift wenscht aan te vullen met de mededeeling, dat door hem woonplaats gekozen wordt ten kantore van den Koninklijken West-Indischen Maildienst, aan de de Ruyterkade te Amsterdam, n°. 125, vervolgens, dat hij volhardt bij de mededeelingen in dat beroepschrift vermeld; doch dat appellant het calcium carbid in geschil niet verlangt te laden in het achter-tusschendeks, zooals het beroepschrift vermeldt, doch in het groot-tusschendeks, welke ruimte hij beschouwt als gasdicht van de andere gedeelten van het schip afgesloten;

gehoord den heer H. Sluiter, inspecteur voor de scheepvaart te Amsterdam, mededeelende, dat door hem onder dagteekening van 2 Juni is ontvangen een ambtelijk verslag,

opgemaakt door den expert bij de scheepvaartinspectie te Amsterdam, G. J. Lap, van den volgenden inhoud:

,,Heden, 2 Juni 1911, kwam er ten kantore bericht van de Koninklijke West-Indische Maildienst, dat er een colli calcium carbid in het stoomschip *Prins der Nederlanden* zou worden geladen. Ik begaf mij 's namiddags naar genoemd stoomschip en vond daar de bedoelde colli geplaatst in het groot-tusschendek, zijnde eene blikken bus met houten omkui-

ping, gemerkt Amsterdam, *zonder* aanduiding van inhoud of

waarschuwing voor gevaar. Het groottusschendek van bovengenoemd stoomschip is eene ruimte aan de voorzijde gescheiden van het voorruim door een waterdicht schot en aan de achterzijde gescheiden van de sparebunker door een stofschot met twee scharnierende deuren, en staat in verbinding met het grootonderruim door luchtkokers aan den voorkant geplaatst en welke uitmonden in de luchtkokers van het groottusschendek. Daar deze ruimte mij niet voorkomt te voldoen aan de wettelijke bepalingen, vastgesteld bij den alg. maatregel van bestuur (besluit van 22 September 1909, *Staatsblad* n°. 315, art. 39, al. 4), heb ik den heer Loke, inspecteur dezer stoomvaartmaatschappij, verzocht de colli op het opperdek te plaatsen, aan welk verzoek genoemde heer weigerde te voldoen.",

dat hij het door dezen ingenomen standpunt juist acht en diens beweren handhaaft en de Koninklijke West-Indische Maildienst op de aangevoerde gronden niet mag worden toegelaten calcium carbid in het groot-tusschendeks van het stoomschip *Prins der Nederlanden* te vervoeren;

gehoord den heer G. J. Lap, expert bij de scheepvaartinspectie te Amsterdam, nader toelichtende zijn verslag aan den inspecteur voor de scheepvaart ingediend, daarbij te kennen gevende, dat de verpakking van het calcium carbid in geschil bij hem geen bezwaar heeft ontmoet, doch alleen de plaatsing daarvan in het groot-tusschendeks van het stoomschip *Prins der Nederlanden*;

geraadpleegd de heeren W. Fenenga en jhr. L. P. D. Op ten Noort en in vereeniging met hen, den appellant en de ambtenaren van de scheepvaartinspectie in het eerste district bezichtigd hebbende het stoomschip *Prins der Nederlanden* en meer in het bijzonder het groot-tusschendeks, waar de appellant voornemens is het calcium carbid in geschil te laden:

overwegende, dat art. 39 van het Koninklijk besluit van 22 September 1909 n°. 314, handelende over de stuwage van goederen, die gevaar kunnen opleveren, in het vierde lid bepaalt:

,,Stoffen, welke gassen kunnen ontwikkelen, die, hetzij door hunne vergiftige eigenschappen, hetzij doordat zij met lucht explosieve mengsels vormen, gevaar voor menschenlevens of voor het geheele schip doen ontstaan, zooals dit het geval is met calcium carbid en sommige soorten van ferrosilicium, wanneer deze stoffen met water in aanraking komen, moeten in waterdichte verpakking en voorzien van opschriften, vermeldende den naam van den inhoud en eene waarschuwing voor het gevaar, worden aangeboden. Zij mogen slechts geborgen worden op het opperdek of in de ruimten, die gasdicht van alle andere gedeelten van het schip zijn afgesloten, zich niet onder bewoonde gedeelten van het schip bevinden en die behoorlijk geventileerd kunnen worden. In deze ruimten moeten zij zooveel mogelijk tegen aanraking met water beveiligd zijn.";

overwegende, dat ons bij onderzoek is gebleken, dat, wanneer op het groot-tusschendek van het stoomschip *Prins der Nederlanden* calcium carbid werd geladen en dit calcium carbid kwam ten gevolge van beschadiging van de verpakking in verbinding met water of van met vocht bezwangerde lucht, waardoor zich acetyleengas ontwikkelde, dit gas door de kieren van de deuren in het stofschot in de sparebunker zou kunnen komen, en vandaar uit een uitweg zou kunnen vinden naar de stookplaats, dat het evenzeer door den luchtkoker zou kunnen komen in het onderruim en door de spuigaten zou kunnen komen in de vullings;

overwegende, dat het groot-tusschendek van het stoomschip *Prins der Nederlanden* ons voorkomt niet te zijn eene ruimte, die van alle andere gedeelten van dat schip gasdicht is afgesloten en welke, als zijnde behoorlijk van luchtkokers voorzien, kan worden gebezigd tot stuwing van ten vervoer aangenomen calcium carbid;

gelet op de artt. 18 tot 22 der Schepenwet, art. 39 van het Koninklijk besluit van 22 September 1909 (*Staatsblad* n°. 315), art. 15 van het Koninklijk besluit van 22 September 1909 (*Staatsblad* n°. 316) en de artt. 1 en 2 van het Koninklijk besluit van 5 October 1909 (*Staatsblad* n°. 333);

uitspraak doende in beroep,

verwerpen het beroep door de naamlooze vennootschap Koninklijke West-Indische Maildienst ingesteld op 3 Juni 1911

tegen het voorschrift op 2 Juni 1911 gegeven door den expert bij de scheepvaartinspectie te Amsterdam, G. J. Lap, houdende, dat geen calcium carbid zal mogen worden geladen in het groot-tusschendek van het stoomschip *Prins der Nederlanden*, toebehoorende aan gezegde naamlooze vennootschap.

Aldus gedaan en in het openbaar uitgesproken te Amsterdam in het gebouw van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, op Woensdag 7 Juni 1911, door ons, mr. Thomas Bastiaan Pleyte, voorzitter van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, den inspecteur voor de scheepvaart, H. Sluiter, en den directeur van den Koninklijken West-Indischen Maildienst, C. M. van Rijn.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift,

RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Dinsdag 3 Januari 1911, nº. 2.

Nº. 2.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende het ongeval overkomen aan het Duitsche schip *Salamander* gesleept door de Nederlandsche sleepboot *Zuiderzee*, op 1 November 1910.

Het Nederlandsche stoomschip *Zuiderzee*, voorzien van een certificaat van zeewaardigheid, toebehoorende aan L. Smit & Co.'s Sleepdienst te Rotterdam, groot bruto 198, netto 31 R. T., had in opdracht een Duitsch schip, de buiten dienst gestelde kanonneerboot *Salamander*, liggende te Wilhelmshafen aan de Jademonding, over zee te sleepen naar Dordrecht.

De *Salamander* was nog voorzien van zijne schroeven, doch die konden niet ontkoppeld worden. De stuurinrichting was geheel in orde, het schip was voorzien van twee boordlantarens, doch een anker was niet aan boord en niet te Wilhelmshafen voorhanden.

De gezagvoerder van de *Zuiderzee*, Jan Karreman, heeft zich, voordat hij het schip op sleeptouw nam, overtuigd, dat het geschikt was om slepende over zee gebracht te worden.

Den 29 October 1910 te half elf voormiddags werd de reis aanvaard. De bemanning van de *Zuiderzee* telde 10 koppen; aan boord van de *Salamander* bevonden zich drie personen voor het sturen, het bedienen der lantaarns als anderszins, welke mede onder de bevelen stonden van den gezagvoerder van het sleepende schip.

De sleeptros, een weinig gebruikte manillatros van 110 vaam lengte, was gestoken, op eene spruit van staaldraad ter lengte van 15 vadem, die door de ankerkluizen van de *Salamander* was gehaald en aan hare ankerspil was bevestigd.

Toen men in den avond van 31 October het vuurschap van de *Haaks* passeerde, begon het weder, dat tot dusverre gun-

stig geweest was, te veranderen, de wind kromp en vermeerderde in kracht en ook de zee was toenemende.

De regen viel bij stroomen neder.

Behalve de voorgeschreven lichten voerde de *Zuiderzee* ook een licht achter den schoorsteen om de menschen aan boord der *Salamander* in staat te stellen behoorlijk te sturen.

De *Salamander* had hare beide zijlichten ontstoken, maar toen de wind en de regen toenamen, kon men die niet goed aanhouden.

Na de *Haaks* werd Z. W. p.k. gestuurd, men liep eene 6 mijls vaart.

Hand over hand werd het weder slechter, de wind liep naar het Westen en de barometer daalde sterk, zoodat de gezagvoerder der *Zuiderzee* het wenschelijk achtte in de haven van IJmuiden eene schuilplaats te zoeken.

Te 12.30 v.m. werd het groene licht van de zuiderpier te IJmuiden O. t. N. gepeild; er ging een sterke vloedstroom en de *Zuiderzee* kreeg veel water over.

De *Salamander* stampte en slingerde geweldig.

Met geringe vaart werd op de haven toegestoomd, waarvan men naar gissing een mijl verwijderd was. Herhaaldelijk kreeg men zeeën over.

Plotseling brak bij het overkomen van een zware stortzee de manillatros op de beting der *Zuiderzee* af. De lichten op de *Salamander* waren uitgegaan en deze dreef dus hulpeloos rond, zonder dat men aan boord der *Zuiderzee* gissen kon, waar zij zich bevond.

Het noodweder noopte den gezagvoerder der *Zuiderzee*, die intusschen dichtbij de pieren was gekomen, te denken aan zijn eigen schip en het leven der opvarenden, het schip binnen te brengen en van het zoeken naar de *Salamander*, althans voor het oogenblik af te zien.

Bij het dag worden was het bij de kustwacht reeds bekend, dat de *Salamander* op 8 K.M. ten Zuiden van Egmond gestrand was. De opvarenden waren door de reddingboot van het schip afgehaald en persoonlijke ongelukken hadden niet plaats gehad.

Op het voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart de dato 4 November 1910, besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart, nadat een verhoor der bemanning van de *Zuiderzee* voor den inspecteur voor de scheepvaart te Rotterdam had plaats gehad, een nader onderzoek in te stellen, hetwelk op 28 November 1910 plaats had. In de toen gehouden openbare zitting van den raad werd de gezagvoerder der *Zuiderzee* als getuige gehoord, die de toe-

dracht der zaak beschreef gelijk zij hiervoren in hoofdzaak is medegedeeld.

De gezagvoerder werd gewezen op zijne verantwoordelijkheid voor de veiligheid der opvarenden aan boord van het gesleepte schip, welke hij verklaarde te beseffen.

Het uitgaan van de lantaarns moet aan het hevig slechte weder geweten worden en wellicht aan de voorlijke plaatsing, waarin de gezagvoerder bij vertrek echter geen bezwaar zag.

De gezagvoerder beaamde de juistheid van de ter zitting gemaakte opmerking, dat op een gesleept wordend vaartuig een anker behoort aanwezig te zijn, dat op die wijze is aangebracht, dat het in geval van nood gepresenteerd kan worden. Hij zou met een beter uitgerust schip op sleeptouw dan de *Salamander* er de voorkeur aan gegeven hebben van de kust af te houden.

De *Salamander* had echter voldoende stortolie aan boord om haar in staat te stellen gemakkelijker door de branding te komen.

De raad schrijft het ongeval toe aan het noodweer in verband met de niet geheel voldoende uitrusting der *Salamander*. Vermoedelijk zou het presenteeren van het anker in de zware branding vlak op de kust niet gebaat hebben, doch ware dit aan boord geweest, dan had men de kust niet zoo dicht behoeven te naderen om een noodhaven aan te doen.

Aldus gedaan op 28 November 1910 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; H. de Booy, plaatsvervangend lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 3 December 1910.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, H. DE BOOY.
,, H. C. HAACKE.
,, C. L. J. KOTTING.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Donderdag 5 Januari 1911, n°. 4.

N°. 3.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende de aanvaring op 18 Augustus 1910 op de Elbe tusschen het stoomschip *Alster* en den zandzuiger *Coba*.

Nadat de hoofdinspecteur voor de scheepvaart op een voorloopig onderzoek, dat zich bepaalde tot het hooren van den schipper, den 1ste-stuurman en een matroos van het stoomschip *Alster*, had voorgesteld, dat in deze geen onderzoek door den Raad voor de Scheepvaart zou worden ingesteld, heeft de bij art. 29 der Schepenwet bedoelde commissie uit dien raad op 6 October 1910 beslist, in afwijking van gezegd voorstel, dat het hierna te behandelen ongeval door den raad zoude worden onderzocht.

Dat onderzoek heeft plaats gehad achtereenvolgens in de openbare zitting van den raad van 17 October en 9 December 1910.

Ter eerste zitting werden als getuigen gehoord M. Gnodde, schipper, en J. Zoethout, 1ste-stuurman, beiden van het stoomschip *Alster*; C. J. de Gelder, schipper, en G. den Dunnen, stuurman, beiden van den zandzuiger *Coba*; terwijl in de laatste zitting kennis werd genomen van de verklaringen:

van E. Koene en M. Middelkoop, respectievelijk schippers van de zandzuigers *Cosmopoliet* en *Adam VII*, 30 October 1910 afgelegd voor den vice-consul der Nederlanden te Cuxhaven;

van O. George, een door de Hamburger Staatsbehörde aangestelden opzichter op de *Coba*, ter zelfder tijd en plaats afgelegd;

van J. C. Schmidt, loods, destijds dienst gedaan hebbende

aan boord van de *Alster*, afgelegd te Cuxhaven op 19 Augustus 1910 voor den marine-inspector aldaar;

alsmede van den inhoud van het journaal, gehouden aan boord van de *Alster* gedurende de hier betreffende reis, terwijl nogmaals verscheen de getuige M. Gnodde, nader gehoord in verband met gemelde verklaringen.

Uit dat onderzoek is den raad het navolgende gebleken:

Het stoomschip *Alster*, varende met Nederlandschen zeebrief onder Nederlandsche vlag, groot 477.22 R. T., toebehoorende aan de firma P. A. van Es & Co. te Rotterdam, heeft, in de geregelde vaart tusschen Amsterdam en Hamburg, op 17 Augustus 1910 wederom de reis aangevangen van Amsterdam uit.

Op 18 Augustus 1910, nadat de loods aan boord was gekomen, werd des namiddags 5.55 uur Elbe-vuurschip gepasseerd en koers gesteld door het Kugelbaken of Zuidervaarwater.

Ten ongeveer 6.30 uur namiddag, scheepstijd, terwijl het helder daglicht was en de vloed liep, kwam men ter hoogte van de roode ton M, gevende de roode tonnen daar den zuidkant van het vaarwater aan.

Van de tegenovergestelde zijde kwam toen aanstoomen de zandzuiger *Coba*.

Nadat deze de roode ton N was gepasseerd, had tusschen beide schepen eene aanvaring plaats, in dier voege, dat de *Alster* met den voorsteven in de stuurboordzijde van de *Coba* liep, even aan den voorkant van de machinekamer, waarbij beide schepen schade kregen, in hoofdzaak de *Alster* de 3de plaat beneden de reeplaat aan bakboordzijde ingedrukt, de *Coba* een gat boven het berghout ter gemelde plaatse aan stuurboord.

Het stoomschip *Coba* is een hopperbarge, groot 245 ton, met 11 man equipage, varende met Nederlandschen zeebrief onder Nederlandsche vlag, behoort toe aan de Gebrs. Goedhart te Rotterdam en was destijds werkzaam met baggeren in de Elbe.

Volgens de verklaringen van de opvarenden van de *Alster*, in verband met die van den loods Schmidt, heeft het ongeval zich aldus voorgedaan:

De *Alster* stoomde voor den vloed de rivier op, was iets benoorden de roode-tonnen-linie M—N, hield ton N recht vooruit, had 9 à 10 mijl vaart door het water.

Ongeveer een kwartier vóór de aanvaring, lang vóórdat de *Coba* bij ton N was, had kapitein Gnodde haar reeds zien aankomen, haar mast en schoorsteen aan B.B. open.

De schepen lagen recht tegen elkander in, iets aan bakboord van elkander, zoodat zij, beide die koerslijn vervolgende, elkander aan bakboord zouden zijn gepasseerd.

Even nadat de *Coba* ton N aan haar bakboord gepasseerd was, toen de schepen ongeveer 100 meter van elkander af waren, ging de *Coba* naar haar bakboord en kruiste zoo de koerslijn van de *Alster*.

Men hoorde op de *Alster* éénmaal het sein van 2 stooten op de fluit van de *Coba*, toen deze dwars op de koerslijn van de *Alster* lag.

Omdat aanvaring toen onvermijdelijk voorkwam, werd op de *Alster* onmiddellijk de machine gestopt en volle kracht achteruit geslagen, te gelijk 3 stooten op de fluit gegeven. Ten gevolge van dit achteruitslaan werkte de boeg stuurboord uit en, vóórdat de vaart uit het schip was, volgde de aanvaring, iets bezuiden de roode-tonnen-linie, op ongeveer 150 Meter van ton N af.

Naar de lezing van de opvarenden van de *Coba*, in verband met de verklaringen van de schippers van de *Cosmopoliet* en de *Adam VII*, welke vaartuigen tijdens het ongeval achter elkander geankerd lagen ongeveer 300 Meter bezuiden de roode-tonnen-linie, ter hoogte van de tonnen M—N, gebeurde het aldus:

De *Coba* had gebaggerd bij de zwarte ton 12, aan de noordzijde van het vaarwater; voer te ongeveer 7 uur plaatselijke tijd, met helder daglicht, van daar af, op weg naar hare stortplaats aan het Stijlzand, gelegen tusschen de roode tonnen N en M, ongeveer 250 meter bezuiden die tonnen-linie. Zij stak, van ton 12 afgaande, het vaarwater over naar de roode ton N, passeerde deze aan haar bakboord op ½ scheepslengte, toen ging er vloed.

Van deze ton N af werd recht op de stortplaats aangehouden.

Ongeveer op het oogenblik, dat ton N gepasseerd was, zag men op de *Coba* van de tegenovergestelde zijde de *Alster* naderen, men zag haar over stuurboord en ook de stuurboordzijde van de *Alster*.

De *Coba* ging toen bakboord uit, drie malen achter elkander twee stooten op de fluit gevende, doch even daarna had de aanvaring plaats, bezuiden de tonnen-linie; op het laatste oogenblik vóór de aanvaring gaf de *Coba* nog bakboordroer (oud commando), om het achterschip af te zwaaien; de *Alster* was even vóór de aanvaring naar haar stuurboord afgeweken.

Uit al deze feiten trekt de raad de conclusie, dat, waar de *Alster* de *Coba* reeds had opgemerkt lang vóórdat de *Coba* de ton N was genaderd, en omgekeerd de *Coba* de *Alster* eerst zag toen de *Coba* die ton N was gepasseerd, de oorzaak van de aanvaring ligt bij de *Coba*, die bij behoorlijken uitkijk en goede oplettendheid, onder de vaststaande omstandigheden, ook harerzijds de zooveel grootere *Alster* veel eerder had kunnen en moeten opmerken.

De roode-tonnen-linie rivier opwaarts maakt na de eerstvolgende ton na N een bocht naar rechts; daardoor is aan te nemen, dat de observatie van de *Alster* juist was, toen deze het andere schip, dat toen van de rivier opwaarts liggende zwarte ton 12 aanhield op ton N, recht tegen zich in zag liggen.

De *Alster*, mogende rekenen op oplettendheid van de andere zijde, en geene aanleiding hebbende om te verwachten, dat de andere niet de voorschriften op het uitwijken zoude in acht nemen, kon dus ongestoord de zuidzijde van het vaarwater blijven houden.

De *Coba*, die harerzijds door inachtneming van de voorschriften op het uitwijken, dus door de *Alster* aan bakboordzijde te passeeren, alle aanvaring zou hebben voorkomen, lette blijkbaar niet op en ging bij ton N naar bakboord uit, recht op hare Klappstelle aan, daarmede juist vóór de *Alster* overloopende.

Eerst toen werd zij de *Alster* gewaar, onder de omstandigheden als harerzijds hiervoren gemeld, echter te laat, want op dat oogenblik waren de schepen elkander reeds te veel genaderd.

Harerzijds was van dat oogenblik af geen andere manoeuvre om de aanvaring te voorkomen meer mogelijk dan zij toen inderdaad uitgevoerd heeft, maar ook van zijde van de *Alster* werd correct gehandeld, door, bij het dreigend gevaar van aanvaring, de machine te stoppen en achteruit te slaan.

De in deze onopgelost gebleven omstandigheid, of de *Alster* de roode ton M aan haar stuurboord is gepasseerd, zooals de opvarenden van dien bodem volhouden, dan wel aan haar bakboord, zooals die van de *Coba* en de twee geankerde zandzuigers beweren, heeft, naar de meening van den raad, op de hiervoren medegedeelde beoordeeling van het ongeval geenerlei invloed, vermits ook, al ware de bewering dienaangaande van de *Coba* juist, dit toch niet zoude kunnen rechtvaardigen haar gemis van oplettendheid en haar niet zoude kunnen ontheffen van de verplichting om de voorschriften omtrent het uitwijken niet te verwaarloozen.

Aldus gedaan bij mr. C. van der Zweep, plaatsvervangend voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; C. M. van Rijn en A. Smits, buitengewoon en plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken ter openbare zitting van 16 December 1910 door den plaatsvervangend voorzitter.

(get.) C. v. d. Zweep.
,, W. Allirol.
,, J. Luytjes.
,, van Rijn.
,, Alex. Smits.
,, H. C. Haacke.
,, C. L. J. Kotting.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

N°. 4.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende de aanvaring op 24 Juni 1910 tusschen de zeilvisschersvaartuigen *Jannetje Margaretha* K.W. 153 en *Henny* V.L. 60.

Op 24 Juni 1910 te ca. 7.45 v.m. had in de Noordzee op ongeveer 59° 23′ N.B. en 0° 18′ O.L. eene aanvaring plaats tusschen de *Jannetje Margaretha* K.W. 153, en de *Henny* V.L. 60.

De V.L. 60, een Nederlandsch zeilvisschersvaartuig, metende 96.06 B. R. T., bemand met vijftien koppen, thuisbehoorende te Vlaardingen, reeder J. H. Warneke, was 1 Juni 1910 uit den Nieuwen Rotterdamschen Waterweg ter haringvisscherij vertrokken.

Na op verschillende plaatsen te hebben gevischt, was dit schip op 24 Juni los zeilende over S.B. bij den wind, Z. O. t. Z. voorliggende. Er stond eene O. t. N. topzeilskoelte, en lichte O. zee; men had grootzeil, bezaan, stagfok en kluiver bijstaan; er werd gestuurd.

Te ca. 5 uur v.m. was het dik van mist geworden. Voortdurend werd het voorgeschreven mistsein — om de minuut twee stooten — op een goed geluid gevenden mechanischen misthoorn gegeven. Sedert 4 uur v.m. had schipper Jan Visser de wacht aan dek gekregen. Hij deed die met twee matrozen, waarvan de een den misthoorn, de ander het roer bediende. Deze beide laatsten werden te 6 uur v.m. afgelost door P. Kuiken en S. Wijnberg. De eerste werd geplaatst aan den misthoorn, die in de midscheeps aan lij op een ton stond, zoodat het toestel boven de verschansing uitstak; de ander aan het roer. Volgens de log werd eene vaart geloopen van 3½ zeemijl per uur.

Plotseling doemde een zeilvisschersvaartuig, later gebleken te zijn de K.W. 153, aan lij op ca. 3 streken van den steven en op een afstand van 20 à 40 meter uit den mist op; het lag over B.B. bij den wind. Zoodra het in zicht kwam,

gaf het — zoo werd op de V.L. 60 gehoord — één stoot op den misthoorn. Te voren waren op de V.L. 60 geen andere dan de zelf gegeven mistsignalen gehoord. Zoodra de K.W. 153 in zicht kwam, is aan boord van de V.L. 60 op order van den schipper hard S.B. roer n.o. gegeven en door den stuurman Willem Bakker, die geen wacht had, doch eenige minuten vóór de aanvaring toevallig aan dek was gekomen, de piek van de bezaan neergevierd. Hoewel de V.L. 60 hierdoor snel afviel, kon eene aanvaring niet meer worden vermeden; de steven trof de K.W. 153 aan B.B. aan den voorkant van het fokkewant.

De K.W. 153 is eveneens een Nederlandsch zeilvisschersvaartuig, metende 82.45 B. R. T., thuisbehoorende te Katwijk aan Zee, reeder H. G. Lammens.

Nadat op 24 Juni van 1.30 tot 4 uur v.m. de vleet was ingehaald en daarna geschaft was, is de schipper Cornelis de Haas te kooi gegaan om een pijpje te rooken.

Te 6 uur v.m. kreeg stuurman Huig Ouwehand de wacht. Zoo nu en dan was bovendien een matroos aan dek. Het schip was los zeilende over B.B. bij den wind; het lag N. t. O. voor. Gezet waren stagfok, grootzeil en bezaan; de stagfok stond aan lij in het midden; het roer stond vast. De zee liep uit het N., zoodat hoogstens 1½ zeemijl per uur vaart geloopen werd. Het was zeer dik van mist, weshalve voortdurend om de twee minuten één stoot op den misthoorn gegeven werd.

Terwijl de stuurman op een gegeven oogenblik over het spil gebogen naar lij stond uit te kijken, zag hij op eens een logger, later gebleken te zijn de V.L. 60, aan B.B. op 3 streken van den boeg op een afstand van 50 à 100 meter uit den mist opkomen. Deze logger lag over S.B. bij den wind Z. O. t. Z. voor. Van dezen logger waren en werden geen mistsignalen gehoord. Onmiddellijk gaf Ouwehand, die ook den mechanischen misthoorn, welke boven op een luchtluik stond, draaide, weder één stoot daarop, snelde naar het roer en legde dit aan lij ten einde door den wind te draaien, hetwelk echter mislukte door de geringe vaart, die door het schip, dat tegen de zee in lag, geloopen werd. Hoewel de V.L. 60 dadelijk afhield, kon ook daardoor niet worden verhinderd, dat dit schip met zijn steven de K.W. 153 aan B.B. aan den voorkant van het fokkewant aanliep.

Schipper de Haas, die, nauwelijks te kooi liggende, voortdurend de gegeven mistsignalen had gehoord, werd door het sneller opvolgen van den laatsten misthoornstoot en door het loopen naar het roer opgeschrikt, en keek reeds uit de kap,

toen stuurman Ouwehand, na het roer aan lij gedraaid te hebben, het volk naar boven riep.

De V.L. 60 liep geen schade. De K.W. 153 werd aan B.B. licht beschadigd.

Na de aanvaring is de V.L. 60 gewend en naar de K.W. 153 gezeild. Van deze werd vernomen, dat het schip slechts geringe schade bekomen had.

Door den inspecteur voor de scheepvaart in het 4de district is een voorloopig onderzoek naar deze aanvaring ingesteld en zijn op 5 Augustus 1910 gehoord Cornelis de Haas, schipper, en Huig Ouwehand, stuurman, beiden van de K.W. 153, en op 19 Augustus d. a. v. Jan Visser, schipper, Willem Bakker, stuurman, en buiten eede S. Wijnberg, oudste, allen van de V.L. 60.

Op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart dd. 19 Augustus 1910, besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 20 Augustus 1910 tot het houden van een onderzoek door dien raad, hetwelk op 3 December 1910 heeft plaats gevonden. Toen werden ter openbare zitting van den raad als getuigen gehoord Huig Ouwehand, Cornelis de Haas en Jan Visser, allen voornoemd.

De toedracht der zaak, zooals zij hiervoren is weergegeven, stemt overeen met de lezing, daarvan door de bemanning der beide schepen gegeven.

Cornelis de Haas bleek geen zeevaartkundig examen te hebben gedaan, doch 19 jaar als schipper, waarvan 4 jaar op de K.W. 153, te hebben gevaren.

Huig Ouwehand vaart reeds 36 jaar, waarvan eveneens vele jaren als schipper op een bom en op een logger.

Desgevraagd heeft schipper J. Visser nog verklaard, dat zijn schip vóór de aanvaring wel voldoende vaart had om door den wind te komen, maar dat deze manoeuvre, gezien den geringen afstand tusschen beide schepen, eene aanvaring niet zou hebben voorkomen, zijn schip dan veeleer in de zijde zou zijn getroffen en de schade zeker ernstiger zou zijn geweest.

Nog heeft stuurman H. Ouwehand verklaard, dat het door den meer gemelden geringen afstand der schepen onmogelijk was om zijn schip vóór den wind te doen rondgaan.

Van beide zijden wordt de aanvaring geweten aan den dikken mist en het niet tijdig hooren der door het andere schip gegeven mistsignalen.

Waar op beide schepen volgens hunne respectieve bemanningen regelmatig mistsignalen gegeven zijn en waar desniettemin deze signalen op eene enkele uitzondering na door

het tegenliggende schip niet zijn gehoord, daar vindt de raad geen reden de door getuige J. Visser geuite meening te deelen, dat hij de mistsignalen van de K.W. 153 niet vroeger zou hebben gehoord, omdat zij aan boord van dit laatste vaartuig niet regelmatig zouden zijn en zouden kunnen zijn gegeven, wijl zich daar slechts één man, stuurman Ouwehand, aan dek bevond.

Veeleer acht ook de raad de oorzaak der aanvaring enkel gelegen in den dikken mist, waardoor de beide schepen elkaar eerst in zicht kregen, toen hun onderlinge afstand reeds zoo gering was, dat ook bij de geringe vaart, die beide schepen liepen, eene botsing niet meer af te wenden was.

Overeenkomstig hare verplichting heeft de V.L. 60, zoodra zij de K.W. 153 gewaar werd, naar S.B. afgehouden. Mede overeenkomstig hare verplichting heeft de K.W. 153, die aanstonds toen de ander in zicht kwam, zag, dat deze het alleen niet zou kunnen klaren, terstond gepoogd te wenden.

Echter zij opgemerkt, dat volgens art. 15, letter *c*, van het Koninklijk besluit dd. 24 April 1897 (*Staatblad* n°. 107), tot vaststelling van gewijzigde bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, zooals dit is gewijzigd laatstelijk bij Koninklijk besluit dd. 10 Januari 1907 (*Staatsblad* n°. 12), de K.W. 153 hare mistsignalen had behooren te geven met tusschenpoozen van niet meer dan één minuut.

Aldus gedaan op 3 December 1910 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; J. G. T. Broekmeijer, buitengewoon lid, en J. Prins, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken bij monde van den plaatsvervangend voorzitter ter openbare zitting van den raad dd. 16 December 1910.

(*get.*) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, J. LUYTJES.
,, BROEKMEIJER.
,, J. PRINS.
,, C. L. J. KOTTING.
,, H. C. HAACKE.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Vrijdag 6 Januari 1911, n°. 5.

N°. 5.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende de aanvaring op 7 October 1910 van het zeevisschersvaartuig *Ebenhaezer* K.W. 41 met het stoomschip *Ekliptika*.

Ter openbare zitting van den Raad voor de Scheepvaart van 16 December 1910 heeft, ingevolge de beslissing van de commissie uit dien raad, bedoeld bij art. 29 der Schepenwet, het onderzoek in deze zaak plaats gehad.

Als getuigen werden gehoord H. Krijgsman, schipper, A. Wassenaar en M. van Duyn, matrozen van de K.W. 41, terwijl kennis genomen werd van de scheepsverklaring op 11 October 1910 door schipper en bemanning van het Deensche stoomschip *Ekliptika*, ten overstaan van den rechter in het 2de kanton te Rotterdam afgelegd.

Uit dat onderzoek is den raad het navolgende gebleken:

Het bomschip *Ebenhaezer*, gemerkt K.W. 41, een te Katwijk aan Zee thuis behoorend zeevisschersvaartuig, toebehoorende aan D. Ouwehand Azn. aldaar, is in den namiddag van 6 October 1910 van IJmuiden ter visscherij uitgezeild.

Te half elf in dien avond is de schipper H. Krijgsman naar kooi gegaan, met order aan de uit twee man bestaande wacht, om te sturen N. W. t. N. per kompas, om hem te roepen als er iets bijzonders was, en, als er mist kwam, de mistsignalen te geven met den goed geluid gevenden misthoorn (systeem pomp).

De wind was Oost, flauwe koelte, zee kalm, gezicht helder, de voorgeschreven lichten brandden helder.

Toen te 2.30 uur in den voormiddag van 7 October 1910 de matrozen A. Wassenaar als oudste, en M. van Duyn, als roerganger, de wacht hadden overgenomen en nog steeds N. W. t. N. werd gestuurd, was het mistig geworden en werden de mistseinen gegeven, drie stooten om de minuut.

Er werd gezeild van den wind over bakboord liggende, met alle zeilen bij, en eene vaart van ongeveer 2 zeemijlen.

Op een oogenblik werd één stoot op eene stoomfluit gehoord op stuurboordsboeg, even daarna zag men een wit licht, nader gebleken het toplicht, iets voorlijker over stuurboordsboeg, op ongeveer 3 streken, en vervolgens het roode licht, op korten afstand.

Toen werd van die zijde weder één stoot gehoord en even daarna weer één stoot.

Op het oogenblik dat het roode licht recht vooruit was, zelfs iets aan bakboord van den steven, zag men ook het groene vuur opkomen en even daarna, onmiddellijk vóór de aanvaring, nam men alleen het groene vuur waar aan bakboordszijde van den steven.

De aanvarende boot nam, van bakboord naar stuurboord, met haar steven de boegspriet van de bom brekend, deze mede en trof met haar stuurboordsboeg den stuurboordsboeg van de K.W. 41.

De wachthebbende matrozen kregen, bij het zien van gemeld witte en roode licht, den indruk, dat de stoomboot vóór hen heen zou gaan; hunnerzijds is de koers N. W. t. N. gehouden tot op het laatste oogenblik, toen iets, ongeveer 1 streek, is opgeloefd om vrij te komen.

Volgens den schipper giert zijn vaartuig, zeilende als destijds, n.l. met flauwe koelte en kalme zee, hoogstens eene halve streek over beide boegen.

Na de aanvaring lag de stoomboot op ongeveer 70 meter afstand van de bom af gestopt.

De plaats der aanvaring was op ongeveer 20 zeemijlen N. N. W. van IJmuiden.

De bom bekwam, behalve gezegde averij aan de boegspriet, ernstige schade boven water, welke den schipper deden besluiten de aanvarende stoomboot te verzoeken hem tot IJmuiden te sleepen, waaraan voldaan werd en kwam het schip in den namiddag van dien dag daar binnen.

Het aanvarende schip bleek te zijn de *Ekliptika*, een Deensch stoomschip, schipper Lauritz Funder, wonende te Kopenhagen. Volgens de vorengemelde scheepsverklaring was dit schip op reis van St. Petersburg naar Rotterdam. Te 1.05 uur in den morgen van 7 October 1910 passeerde men de Haaks. Om 3 uur, tijdens de wacht van den eerstestuurman, kreeg men met mist te kampen, weshalve ook de kapitein zich op de brug begaf.

Gekoerst werd Z. Z. W. ½ W.

Een weinig later hoorde men op circa 1½ streek aan bakboord 3 stooten op een misthoorn, welke 3 stooten een oogenblik later nogmaals gehoord werden, meer vooruit.

2

Men zette de machine, die halve kracht werkte, toen op langzaam en gaf 2 korte stooten op de fluit, terwijl het roer hard stuurboord (oud commando) werd gelegd.

Op grond van de 3 stooten had men geconcludeerd, dat het een zeilschip was.

Inmiddels werd het groene licht van dat schip ongeveer eene halve streek op bakboord zichtbaar.

De *Ekliptika* draaide met hard stuurboordroer naar bakboord, zoodat men het groene licht even aan stuurboord kreeg.

Plotseling zag men echter van het zeilschip zoowel diens roode als diens groene licht en daarna alleen diens roode licht aan stuurboord.

Dadelijk daarop stiet het zeilschip met den kluiverboom en met den stuurboordsboeg tegen stuurboordsboeg van de *Ekliptika* op ongeveer 15 voet van den steven.

Terstond werd eene boot uitgezet en geroeid naar het zeilschip, dat vervolgens op diens verzoek werd gesleept tot op ongeveer 3 K.M. van de hoofden van IJmuiden.

De *Ekliptika* had als eenige schade een paar letters van den naam op de boeg afgeschuurd.

Tijdens de aanvaring was de wind ongeveer Z.O.

Naar het oordeel van den raad had de *Ekliptika*, die, tot tweemaal toe, voorlijker dan dwars het mistsein van een vaartuig hoorde, dat verondersteld werd een zeilvaartuig te zijn, zonder dat dit vaartuig zichtbaar was, waarvan de positie derhalve niet met zekerheid bekend was, in stede van de machine van halve kracht op langzaam te zetten en hard naar bakboord uit te gaan, behooren te stoppen en niet moeten manoeuvreeren vóórdat de juiste positie van het andere schip verkend was.

De *Ekliptika* handelde nu in strijd met het voorschrift van art. 16 van het Internationaal Reglement, en komt het mitsdien den raad voor, dat aan hare zijde de schuld van de aanvaring ligt.

Zij vermeed te recht om vóór het zeilschip over te gaan, maar omdat zij, door niet te stoppen, nu te dicht bij was gekomen, moest hare poging om achter het zeilschip om te gaan mislukken.

Door dat niet stoppen en te ver doorloopen verwekte zij op de K.W. 41 den indruk, dat zij wèl voor dat zeilschip over wilde gaan en nu beging de K.W. 41 eene fout met wat op te loeven, in plaats van als zeilschip koers te houden, maar eene fout die onder de gegeven omstandigheden vergeeflijk is en in elk geval, naar 's raads oordeel, zonder

invloed op het ongeval, omdat toen de aanvaring toch niet meer te mijden was.

Ook hier wil de raad niet nalaten, onder verwijzing naar vroegere reeds bij herhaling gedane uitspraken in soortgelijke gevallen, om wederom te constateeren, dat aan de mannen, die aangewezen waren op den gestelden tijd zelfstandig dit zeevisschersvaartuig te besturen, voldoende zeevaartkundige kennis ontbrak; immers bleken de elementaire voorschriften omtrent de geluidseinen door de wachthebbende matrozen op de K.W. 41 niet voldoende gekend te zijn.

Aldus gedaan bij mr. C. van der Zweep, plaatsvervangend voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, C. L. J. Kotting, leden; F. T. Schneyder, plaatsvervangend lid; J. G. T. Broekmeijer en G. Z. Jol, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 22 December 1910.

(get.) C. v. d. Zweep.
,, W. Allirol.
,, J. Luytjes.
,, C. L. J. Kotting.
,, Broekmeijer.
,, F. T. Schneyder.
,, G. Z. Jol.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift,
Richard Janssen,
Secretaris.

N°. 6.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende het vergaan van het sleepschip *Paca Nova*, gesleept door de Nederlandsche sleepboot *Maria Hendrika III*, op 1 November 1910.

Het Nederlandsche stoomschip *Maria Hendrika III*, onder Lloyds toezicht gebouwd op de werf van Gebroeders Pot te Bolnes, en in 1910 in de vaart gebracht door de reederij J. Constant, Kievits & Co. Ld. te Dordrecht, vertrok op 25 October 1910 des namiddags van daar naar Engeland, om in de monding der Colne-rivier een schip op sleeptouw te nemen en dit te vervoeren naar Itaco-atiara, een stad in Brazilië, gelegen aan de Amazonerivier, op ongeveer 800 mijlen van de kust.

De *Maria Hendrika III* was bij Lloyds geclasseerd als + 100 A.I., had een certificaat van zeewaardigheid van de Nederlandsche Scheepvaartinspectie en was kort vóór den aanvang der reis — haar eerste — te Rotterdam geweest, waar zeeinstrumenten en lantaarns waren nagezien en kaarten en zeilaanwijzingen waren aangekocht.

De gezagvoerder, Lourens Visser, was in het bezit van een diploma als eerste-stuurman op de groote stoomvaart, de stuurman P. van der Does had een diploma als derde-stuurman op de groote stoomvaart, terwijl nog waren aangemonsterd een gediplomeerd eerste- en een tweede-machinist, twee stokers, twee matrozen, een kok en twee matrozen, die in Engeland aan boord van den lichter zouden komen.

Te ongeveer half twee n.m. van Dordrecht vertrokken, werd des nachts te 1 uur in de Noordzee in het gezicht van Sunkvuurschip geankerd; den volgenden morgen te 7 uur ging men onder loodsaanwijzing anker op en kwam te ongeveer 11 uur in de Colne-rivier, vóór Brightling-sea ten anker.

Den 29 October kwam het te sleepen schip langszijde en gingen de matrozen Thomas Corpeleyn, oud 23 jaren, die al eerder op sleepschepen, o. a. naar Zuid-Amerika, had gevaren, en Pieter Rachwitz, oud 20 jaar, die te IJmuiden eenigen tijd op de sleepboot *Assistent* geweest was, op haar over.

De *Paca Nova* scheen bestemd voor logementschip op de Amazonenrivier. Zij had vroeger als raderboot gevaren, maar was geheel vertimmerd en van dekhuizen voorzien.

De Board of Trade had haar op zeewaardigheid doen onderzoeken en zij was uitgerust voor de reis, dat is te zeggen, de stuurinrichting was in orde, de dekopeningen waren door luiken en persennings gesloten, welke goed geschalkt waren, boordlantaarns en reservelantaarns waren aanwezig en een anker hing in de davits gereed.

De provisie van de *Maria Hendrika III* werd gedeeltelijk naar de *Paca Nova* overgebracht, een paar vaten machineolie, voor eerstgenoemd vaartuig bestemd, werden aan dek zeevast gesjord, de sleeptros werd vastgemaakt.

De *Maria Hendrika III* had voor het sleepen een nieuwen tros 12′ kabelslag Eng. maat. Daarop was 15 vadem ketting gestoken, die op de beting der *Maria Hendrika III* was vastgemaakt, zoodat schavieling van den tros aan het boord der *Maria Hendrika III* niet behoefde gevreesd te worden. Op de *Paca Nova* was de tros ook op een ketting gestoken die om twee stel bolders was vastgelegd.

De tròs was zoodanig vastgemaakt, dat schavieling door het boord der *Paca Nova* was uitgesloten.

Op de *Paca Nova* hadden Corpeleyn en Rachwitz over dag elk zes uren wacht, des avonds te zes uur kwamen zij te zamen aan dek tot den volgenden morgen zes uur.

Des middags 3 uur van 29 October verliet de *Maria Hendrika III* met de *Paca Nova* op sleeptouw de Colne-rivier.

Eerst werd de *Paca Nova* langszij gesleept, doch gaandeweg werd de tros op kabellengte gevierd. Op Zondag 30 October viel niets bijzonders voor; te 8.20 uur werd Dungeness op 2½′ afstand gepasseerd, te 11.10 uur de Royal Sovereign, te 1.20 uur Beachy Head. Verschillende landpunten werden gaandeweg gepeild, en Maandag 31 October te 2 uur n.m. had men Start Point in peiling N. W. t. W. op een afstand van 7½′. Toen werd koers gesteld naar Ouessant, Z. W. t. W. p.k. bij lichte Noordwestelijke koelte en kalme zee met weinig deining. In den namiddag kromp de wind echter en daalde de barometer van 765 tot 763 m.M. Tegen het vallen van den avond nam de wind in kracht toe, doch de

stand van den barometer deed geen slecht weder vermoeden.

Gedurende de eerste wacht nam de windkracht toe tot storm, de zee liep hooger en hooger, en daar beide schepen hevig werkten, werd vaart verminderd.

Te 11.20 uur achtte kapitein Visser het niet meer geraden de reis te vervolgen en besloot hij terug te keeren naar de Engelsche kust. Reeds had men den steven gewend, toen de ankerketting op de *Paca Nova*, waaraan de sleeptros bevestigd was, afbrak.

De *Maria Hendrika III* trachtte de sleeptros binnen boord te hieuwen, wat te 2 uur gelukt was en bleef toen met zoo langzaam mogelijk werkende machine lenzen om de O. Z. O. om de *Paca Nova* niet uit het gezicht te verliezen. Nochtans maakte de *Maria Hendrika III* meer voortgang dan de *Paca Nova*, waarom om 2.30 uur de machine gestopt en voor top en takel gelensd werd.

Zware zeeën braken steeds over de *Paca Nova*, waardoor haar dek ontzet werd en ook veel water door de logieskap, die men niet behoorlijk kon sluiten, en door de luchtkokers, die men ook niet waterdicht kon krijgen, in het schip drong. Er waren wel pompen aan boord, maar deze waren niet opgetuigd, bovendien, de noodige handen voor de bediening daarvan ontbraken.

Dinsdagmorgen te 5 uur raakte de *Maria Hendrika III* uit het gezicht in het N. O. t. N. en de storm nam in hevigheid toe. De *Paca Nova* kon men niet met den kop op de zee houden en deze kwam dwars zee te liggen en had daardoor veel te lijden van de zware brekers, die eenige luiken van de dekhuizen insloeg en de zeevast gesjorde olievaten levendig maakte.

Tegen half zeven kwam de *Maria Hendrika III* weder opzetten en de *Paca Nova* praaien.

De beide mannen aan boord der *Paca Nova* hadden de zwemvesten aan en trachtten de bemanning der *Maria Hendrika III* te beduiden, dat zij het schip verlaten wilden, daar het zinkende was. Deze kwam zoo dicht mogelijk bij de *Paca Nova*, waarop toen zij tot op een tien- tot twintigtal meters genaderd was, Corpeleyn over boord sprong en met behulp van de toegeworpen lijnen door de manschap der *Maria Hendrika III* werd opgepikt.

Toen waagde Rachwitz den sprong. Daar hij niet zwemmen kon, had hij eerst gepoogd een lijn over te werpen, die echter op de *Paca Nova* vastraakte. Te water gesprongen, werd hij weder tegen de *Paca Nova* aangeworpen. Doch ook hij wist de van de *Maria Hendrika III* toegeworpen lijnen te grijpen

en werd behouden aan boord der *Maria Hendrika III* gebracht.

Kapitein Visser achtte het voor de veiligheid van zijne bemanning en zijn schip noodig de *Paca Nova* aan haar lot over te laten, zette koers naar de Engelsche kust en kwam te 3 uur n.m. in de haven van Darmouth voor anker.

Aldaar werd op 4 November 1910 voor den vice-consul der Nederlanden scheepsverklaring afgelegd.

De *Maria Hendrika III* vertrok 8 November van Dartmouth en kwam op 9 November des morgens te ongeveer 5 uur den Nieuwen Waterweg binnen.

Naar aanleiding van een daartoe strekkend voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart de dato 1 December 1910, besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 6 December 1910 tot het houden van een onderzoek naar vorenvermelde scheepsramp, dat de raad op 13 December 1910 in zijne toen gehouden openbare zitting aanving en beëindigde.

Kennis werd genomen van het gehouden scheepsjournaal, van de monsterrol en van de te Dartmouth afgelegde scheepsverklaring, terwijl als getuigen werden gehoord de gezagvoerder der *Maria Hendrika III*, Lourens Visser, en de twee personen aan boord geweest zijnde der *Paca Nova*, met namen Thomas Corpeleyn en Pieter Rachwitz.

Aan die bescheiden en de getuigenissen dier personen is het hiervoren gegeven verslag der scheepsramp ontleend.

De gezagvoerder heeft nog te kennen gegeven, dat de *Paca Nova* met briketten behoorlijk geballast was, en dat hij, zijne verantwoordelijkheid beseffende voor de veiligheid der opvarenden van de *Paca Nova*, dat schip behoorlijk had nagegaan en zeewaardig had bevonden nadat verschillende benoodigdheden waren aangeschaft en verschillende werkzaamheden waren verricht.

De ankerketting op de *Paca Nova*, die hij bij het sleepen gebezigd had, zag er goed uit, zij was $1\frac{1}{4}''$ à $1\frac{1}{2}''$ Eng. maat dik. Of er een certificaat van deugdelijkheid voor afgegeven is, kon hij niet verklaren.

De sleeptros was bevestigd aan een nieuwen ijzeren ring van $1\frac{1}{2}'$ dikte, tot dat doel aangeschaft.

De ketting is ook niet losgelaten, want de sluiting met de splitpen er voor heeft hij met de sleeptros aan boord gehieuwd; zij is gebroken. De vaart van het schip, toen de ketting brak, is ook niet te groot geweest en bedroeg 3 tot 4 mijl. Minder vaart kon hij niet loopen, wilde hij stuur in zijn schip houden.

De waterloozings-openingen in de verschansing der *Paca Nova* waren voldoend in aantal en voldoende groot, en de dekopeningen waren klein en goed met luiken en persennings afgedekt. Het water in de logiezen gedrongen, kan het schip niet tot zinken gebracht hebben; veeleer moet dit veroorzaakt zijn door het openwerken der naden van het dek.

Er waren aan boord van de *Paca Nova* twee booten, behoorlijk van riemen voorzien. Ook stakellichten had hij gegeven, maar die zijn niet gebruikt.

Opmerkzaam gemaakt op de geringheid van het aantal mannen aan boord van de *Paca Nova* geplaatst, erkende de gezagvoerder de wenschelijkheid, om niet minder dan drie man op een gesleept wordend schip te hebben.

De getuigen Corpeleyn en Rachwitz hebben ieder afzonderlijk, doch in overeenstemming met elkander verklaard, dat het dek der *Paca Nova* door het hevig stampen en slingeren van het schip was opengewerkt en dat het schip, toen zij het verlieten al veel water maakte, daar het achterschip veel lager lag dan het voorschip.

Getuige Corpeleyn meende, dat de *Paca Nova* eene rivierboot was, maar is nochtans zonder aarzeling aan boord van dat vaartuig gegaan. Beide mannen wisten bij vertrek van Dordrecht, dat zij op het gesleepte schip zouden dienst doen.

De raad meent in het gebeurde met de *Paca Nova* eene aanwijzing te mogen zien voor de gezagvoerders op de sleepvaart, om alvorens zij een deel hunner bemanning aan boord zenden van een gesleept wordend schip, hunne aandacht te wijden aan den toestand daarvan.

Wanneer de bevoegde macht een of ander schip zeewaardig acht over zee gesleept te worden, dan blijft op hen nog rusten de zorg voor de veiligheid der opvarenden en moeten zij zorgen, dat voldoend aantal ervaren en lichamelijk geschikte personen aan boord van het gesleepte schip zijn om de werkzaamheden die noodig zijn, als sturen, lantaarns aanhouden enz., te verrichten.

In het onderwerpelijk geval is niet gebleken van laakbare tekortkoming van den schipper in zorg voor de opvarenden der *Paca Nova*, al hadde het ook aanbeveling verdiend dit schip van de noodige stortolie te voorzien en de pompen op te tuigen, doch de raad is van oordeel, dat de bemanning te gering in aantal was en te weinig bevaren. De beide mannen hadden slechts 6 uur rust over dag en 12 uur nachtwacht, omdat er 's nachts twee man aan dek moesten zijn voor de bediening van het roer en de lantaarns. Die rusttijd was te gering.

Bovendien hadden zij niet voldoende ondervinding om, toen het schip losgeraakt was van de sleepboot, die maatregelen te nemen, die voor hun lijfsbehoud en het behoud van het schip noodig waren.

Al staat het allerminst vast, dat aan de gebrekkige bemanning de ondergang der *Paca Nova* te wijten is, zoo meent de raad niettemin, dat een drietal ervaren matrozen meer voor het behoud van het schip zou hebben kunnen doen.

Aldus gedaan op 13 December 1910 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; E. Deddes, buitengewoon lid; Z. W. C. Dekkers, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 22 December 1910.

(get.) Th. B. Pleyte.
,, W. Allirol.
,, E. Deddes.
,, J. Luytjes.
,, C. L. J. Kotting.
,, H. C. Haacke.
,, Z. W. C. Dekkers.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Woensdag 18 Januari 1911, nº. 15.

Nº. 7.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende de scheepsramp op 27 October 1910 overkomen aan het Nederlandsche stoomschip *Marken*.

Het stoomschip *Marken*, varende onder Nederlandsche vlag en zeebrief, onderscheidingsteeken P. K. I. T., behoorende aan de naamlooze vennootschap Stoomvaartmaatschappij „Rotterdam", onder directie van de firma Wm. Ruys & Zonen, in 1904 gebouwd van staal bij Bonn & Mees te Rotterdam, geclasseerd bij het Bureau Veritas + 3/3 L. l.l., metende bruto 2586, netto 1676 R. T., vertrok op 13 September 1910 in ballast, onder den gezagvoerder Karel August Bunge en bemand met 23 koppen, van Amsterdam naar Archangel, ten einde aldaar eene lading hout in te nemen, bestemd voor Rotterdam.

Op 25 September tegen den middag was de bestemmingsplaats bereikt en 's anderen daags begon het innemen van de lading.

De commissie tot vaststelling van de minimum-uitwatering van schepen te Rotterdam heeft op 6 September 1910 een certificaat voor het s.s. *Marken* afgegeven, houdende, dat het schip voorloopig voor eene reis en dus tot eerstvolgenden terugkeer in eene Nederlandsche haven, doch uiterlijk tot 1 November 1910 geschikt was voor het vervoeren van dekladingen hout, en toegestaan, dat voor dit vervoer het schip werd afgeladen tot een diepgang, overeenstemmende met het zomermerk als vermeld in het gewone uitwateringscertificaat nº. 610/611, de dato 10 Augustus 1910.

De belading heeft geduurd tot 25 October; ingenomen waren toen 1224 standaards bezaagd hout, als delen en battings, welke door Russisch werkvolk, dat gewoon is hout te laden, voor 2/3 gedeelte in de ruimen waren gestuwd en voor 1/3 op het voor- en achterdek waren vastgesjord.

De deklast was hoog: voor 14′, achter 13′ Eng. maat.
De deklading was dusdanig geplaatst, dat zij buiten het grootwant en het fokkewant uitstak.

Stutten om haar tegen te houden, waren geplaatst in ijzeren potten, daartoe op het dek aangebracht en met staaltrossen vastgezet. Sjorrings van staaldraad liepen over de geheele deklading heen; op het voordek waren er 20, op het achterdek 18, en deze waren met draaien aangezet en naar elkaar toegehaald met een nieuwen manillatros.

De toegang tot de logiezen was vrij, de stuurreepen konden door de lading geen tegenstand ondervinden. Van het achterdek, waarop een stoomspil is aangebracht, was het mogelijk over den deklast heen te zien, evenals van de brug.

Met een aldus gestuwde en verzekerde lading vertrok de *Marken* op 25 Oct. 1910 in den voormiddag van Archangel, met zuidwesten wind naar Rotterdam.

Den volgenden dag werd een gestadig dalen van den barometer waargenomen, en op de hondenwacht van 25 October woei een felle storm uit het noordwesten.

Gegiste lengte en breedte op den middag waren: 40° 44′ Oosterlengte, 67° 56′ Noorderbreedte; behouden koers en verheid sedert den middag N. W. ¼ W., 78 mijlen.

Op de dagwacht daalde de barometer tot 747 m.M. en nam de storm nog in hevigheid toe. De zee liep zeer hoog en voortdurend kreeg de *Marken* water over.

Bij het dag worden werd men gewaar, dat twee dekstutten gebroken waren en dat er deklading over boord gegaan was, zoodat tot behoud van den deklast te 6.30 uur in den morgen van 27 October besloten werd bij te draaien. Sneeuw en hagelbuien wisselden elkaar af, het schip stampte zwaar en haalde sterk over, terwijl voortdurend heele zeeën daarover heen braken.

Te 2 uur n.m. bleek het niet mogelijk meer het schip met den kop op zee te houden, de deklast deed het dwarszee vallen, en een geweldige breker deed den achterdeklast overgaan, die den grooten mast meesleurde. Dadelijk werd gestopt om schade aan de schroef te voorkomen, doch toen men vrij bleek van mast, ra's en want, werd weder volle kracht vooruit gestoomd om het schip weder voor de zee te krijgen. Die poging mislukte nochtans, eene zware zee brak over de voordeklast, deed ook dezen overgaan, waardoor de fokkemast, met want en raas overboord ging, veel dekschade ontstond en de kajuitsdeur insloeg, wat het zeewater gelegenheid gaf eene ware verwoesting aan te richten onder den kapiteinshut-inventaris en de provisie.

Gedurende platvoet- en eerste wacht werd het weder niet beter.

Steeds ging meer deklading overboord. Ook de deur van het machinistenverblijf sloeg in, en de buitendeur van de kajuit, die men getracht had te repareeren, bezweek weder voor de kracht van de zee. De toegang tot de logiezen was dichtgeslagen en deze waren onbereikbaar, daar het bitter koud was en het overkomende water aanstonds in ijs veranderde. De peilkokers waren onbereikbaar, zoodat tanks, vullings en ruimen niet gepeild konden worden. Voortdurend werd gepompt. Het volk, dat over de ijsmassa's, welke de door elkander geworpen houtmassa overdekten, de logiezen niet kon bereiken, schuilde in de machinekamer.

Den geheelen 27sten October werd gelensd om de Oost; den 28sten werd op den barometer eenige rijzing waargenomen, en mocht het gelukken weder bij te draaien om de N. W. Te 6.30 uur op de dagwacht werd de koers om de West gesteld, daar men in 3 dagen geen bestek gehad had en eene verkenning wilde krijgen.

Op 29 October ging door den hoogen zeegang nog steeds deklading over boord; tegen den avond werd weer in de richting van de Murmanskikust gestuurd (N. W. t. W.) en op de eerste wacht van 30 October, te ongeveer 10 uur n.m., kreeg men het vuur van Vardö (70° 20′ N. — 31° O.) in peiling W. Z. W.

De *Marken* liep 2 November 1910 Tromsö binnen; 3 November werd voor den vice-consul der Nederlanden buitengewone scheepsverklaring afgelegd.

Tot 16 November is zij aldaar verbleven tot het herstellen der schade, welke door de experts der Noorsche scheepvaart-inspectie P. K. Johnsgaard en H. Knopp werd opgenomen.

Opdat het schip weder zeewaardig zou zijn tot het volbrengen der voorgenomen reis, moesten de navolgende herstellingen geschieden:

1. nieuwe houten vóórmast met toebehoorende tuigage moest worden aangeschaft;
2. ankerspil moest worden gerepareerd;
3. eene lier op het achterdek moest worden gerepareerd;
4. de verschansing moest in volkomen goeden staat gebracht worden;
5. al het vernielde hekwerk moest worden gerepareerd en het verloren gegane gedeelte door nieuw vervangen worden;
6. nieuwe ijzeren stutten moesten in plaats van de verloren gegaan zijnde op den midscheeps-overbouw worden aangebracht;

7. schuilkleeden (zoowel het hout als het zeildoek) op de brug moesten worden in orde gebracht;

8. alle luchtkokers en patrijspoorten moesten worden hersteld;

9. de inventarissen der booten moesten worden gecompleteerd en nieuwe persennings moesten worden aangeschaft;

10. nieuwe persennings voor de luiken en een nieuw achterluik moest worden aangeschaft;

11. kettingen, staaldraadkabels en sluitingen voor de deklastsjorring moesten worden aangeschaft;

12. vier reddingsboeien moesten worden aangeschaft.

Op 22 November 1910 kwam het schip den Nieuwen Waterweg binnen en dienzelfden dag ankerde het voor Rotterdam.

Den 26sten d. a. v. werd door den inspecteur voor de scheepvaart te Rotterdam een voorloopig onderzoek naar de hiervoren vermelde scheepsramp ingesteld; eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart besloot op 1 December 1910, in afwijking van het voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, de dato 30 November 1910, tot het instellen van een onderzoek, hetwelk in 's raads openbare zitting van 13 December 1910 werd aangevangen en beëindigd.

De raad hoorde den gezagvoerder K. A. Bunge als getuige en nam kennis van het scheeps- en havenjournaal, het verslag van de opname der schade door de experts der Noorsche scheepvaartinspectie opgemaakt en van de processen-verbaal van het verhoor, afgenomen door den inspecteur voor de scheepvaart in het 2de district aan: H. Boswijk, eerste-stuurman; C. Meijer, tweede-stuurman; H. IJdo, matroos, en L. H. J. Nooy, matroos.

De hiervoren gegeven beschrijving van de toedracht van het ongeval is aan de hiervoren genoemde bescheiden en het getuigenis van den gezagvoerder ontleend, welke desgevraagd nog heeft medegedeeld, dat hij sedert 2 jaren, des zomers geregeld, deckladingen hout met de *Marken* heeft vervoerd, en dat hij vóór het onderwerpelijk ongeval nog nimmer een stuk hout van de lading heeft verloren.

Hij zelf bepaalt de hoogte van den deklast, en heeft, van Canada komende, wel eens eene lading van 1290 standaards hout overgebracht.

Van Archangel gaande, had het schip geen slagzijde en lag het uitwateringsmerk nog niet aan, maar zwaardere belading was niet geraden, daar het schip te Novibaar op de reede moest passeeren.

Op de evenvermelde reis van Canada naar Nederland had men ook stormweder te verduren gehad, doch het schip is

toen niet dwarszee gevallen; het had den wind van achteren.

Een ander maal is het voorgekomen, dat het schip beladen met erts bij stormweder niet wilde bijleggen; toen had het den wind van voren.

De raad ziet in het gebeurde met het stoomschip *Marken* bevestigd zijne meening, uitgesproken naar aanleiding van het ongeval aan het stoomschip *Farmsum* overkomen (bijvoegsel *Nederlandsche Staatscourant* 18 October 1910, n°. 243), dat de vaststelling van de hoogte eener deklading hout niet geheel aan reederij en/of gezagvoerder mag blijven overgelaten.

Bij de reederij en den gezagvoerder bestaat het verklaarbaar streven eene reis loonend te doen zijn en zooveel deklading te voeren, als het uitwaterings-certificaat toestaat; men ziet daarbij vaak geheel over het hoofd het gevaar, dat eene levendig geworden lading is voor de opvarenden en het schip.

Het komt den raad voor, dat in het onderwerpelijk geval de hooge deklast oorzaak is geweest van de scheepsramp; door het zware stormweer werd de deklading levendig, door den druk van den deklast gingen de masten overboord en is de andere zeer belangrijke averij veroorzaakt.

Uit het onderzoek is gebleken, dat de reederij geen invloed heeft geoefend op de hoogte van den deklast.

De gezagvoerder wist, dat de *Marken*, stoomende tegen den wind in, bij stormweder zeer moeilijk met den kop op zee te houden is, en kon weten dat een hooge deklast dien maatregel zou bemoeilijken, te meer, daar de machine niet buitengewoon krachtig is en slechts tot het behouden van eene 8 mijls vaart bij goed weder in staat stelt.

De Artic Pilot waarschuwt voor het gevaar voor de scheepvaart in de Witte Zee gedurende den herfst, als wanneer de nachten lang en stormen veelvuldig zijn; zware stroomen bemoeilijken dan de plaatsbepaling op zee en zelfs geregeld looden geeft dan niet den noodigen waarborg voor eene veilige vaart.

De gezagvoerder had daarom voorzichtiger moeten zijn en de deklading moeten beperken.

Bovendien het uitwaterings-certificaat voor de houtvaart was slechts geldig tot 1 November en 25 October van Archangel vertrekkende, mocht hij niet verwachten vóór 1 November te Rotterdam terug te zijn.

Het jaargetijde en de eigenschappen van het schip in aanmerking genomen, had de deklast niet hooger behooren te zijn dan de verschansing.

De raad meent er op te moeten wijzen, dat de gezagvoerders, ingevolge art. 4 der Schepenwet, aansprakelijk zijn voor goede belading en stuwage, dat art. 36 van het Koninklijk besluit van 22 September 1909 n°. 315 hen verplicht te zorgen, dat geen gevaar kan ontstaan door het levendig worden der lading of een gedeelte daarvan, en dat scheepsrampen als gevolg daarvan, zelfs alleen het overgaan der lading, hen blootstellen aan maatregelen van tucht, welke ook de orders der reederij mochten zijn.

Hij wenscht zich te bepalen tot deze waarschuwing tegen herhaling van het gebeurde, erkennende, dat de gezagvoerder K. A. Bunge, eenmaal in het gevaar, in geen enkel opzicht in zijne plichten is te kort geschoten.

Aldus gedaan op 13 December 1910, door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; E. Deddes, buitengewoon lid; Z. W. C. Dekkers, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 27 December 1910.

(*get.*) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, J. LUYTJES.
,, H. C. HAACKE.
,, C. L. J. KOTTING.
,, E. DEDDES.
,, Z. W. C. DEKKERS.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift·
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Zondag 21 en Maandag 22 Januari 1911, nº. 17.

Nº. 7.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende stranding van het Nederlandsche zeilschip *Rival* op 5 December 1911.

Op 5 December 1911 is het Nederlandsche zeilschip *Rival* op de Noorsche kust bij Oxö gestrand en wrak geworden.

Nadat door de scheepvaartinspectie ter zake een voorloopig onderzoek was ingesteld, heeft eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op daartoe strekkend voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart besloten, dat door den raad een onderzoek zou worden ingesteld.

Dit onderzoek is in 's raads openbare zitting van 2 Januari 1912 aangevangen en beëindigd.

Toen is kennis genomen van het proces-verbaal, door den inspecteur voor de scheepvaart in het eerste district H. Sluiter opgemaakt van het verhoor door hem op 20 December 1911 aan Pieter van Warendorp onder eede afgenomen en van het proces-verbaal, door den expert bij de scheepvaartinspectie in het tweede district G. H. Bouman, opgemaakt van het verhoor door hem op 22 December 1911 aan Johannes Drost, buiten eede afgenomen.

De raad hoorde bovendien Warendorp en Drost, beiden voornoemd, als getuigen onder eede.

Uit een en ander is het navolgende gebleken.

Het Nederlandsche platbodem schoenerschip *Rival*, metende 171,49 bruto en 149,90 netto R. T., geclasseerd bij bureau Veritas ✠ 3.3 G 1.1., 1ste divisie, voorzien van een Nederlandschen zeebrief en van een door de scheepvaartinspectie afgegeven certificaat van zeewaardigheid, is 10 November 1911 te 9 uur v.m. met eene lading oud glas van Londen vertrokken met bestemming naar Gotheborg. De diepgang was toen 7′ 6″ achter en 7′ 3″ voor.

Het schip is door de naamlooze vennootschap werf Zeeland te Hansweert, van staal gebouwd op bestelling van den reeder, getuige P. van Warendorp, aan wien het in October 1911 is afgeleverd.

Het had 2 zijzwaarden en was getuigd als kotter met twee masten.

Behalve de gezagvoerder, getuige J. Drost, die in 1908 diploma kleine zeilvaart had verkregen en sedert als schipper in die vaart had gevaren, bevonden zich aan boord de als stuurman gemonsterde reeder P. van Warendorp, voorts een bevaren matroos en een onbevaren vijftienjarige koksjongen. De stuurman is van beroep Rijnschipper, doch heeft vele jaren op een zeil-binnenschip de Zeeuwsche stroomen bevaren, zoodat hij met de behandeling van schip en tuig volkomen bekend is. Ter zee had hij vóór deze reis nimmer gevaren. Zijn doel was eerlang examen als stuurman voor de kleine zeilvaart te doen; hij was bezig zich de daartoe noodige kennis eigen te maken. Met het sturen op kompas was hij volkomen vertrouwd.

Wegens tegenwind heeft men op de reede van South End geankerd gelegen van den avond van 10 tot den morgen van 13 December 1911.

Dien dag te 6 uur v.m. ging men anker op; te 4 uur n.m. bevond men zich buiten bij het Suncklichtschip. Van daar is gestuurd langs de kust en banken tot men op 14 December te 5 uur n.m. Smith Knoll op een gegisten afstand van 5 zeemijlen was gepasseerd. Toen is koers gesteld op Hanstholm N. O. t. O. per kompas. Op de reis daarheen had men met slecht weer en tegenwind te kampen. 27 December te 4.30 uur n.m. passeerde men Hanstholm, gegiste afstand 7 zeemijlen, in peiling O. De wind was toen Z. O., frissche koelte, slecht gezicht wegens sneeuw en regen.

Daarna is koers gesteld naar Skagen langs de Jutsche kust. Kruisend bleef men, gelijk het regelmatig gebruikte lood aanwees, tusschen de 60 vadem- en de 15 vademwaterlijn. Echter bleef de kust door sneeuw en regen steeds onzichtbaar.

In den namiddag van 3 December nam de wind steeds meer toe. Te 10.30 uur n.m. was deze aangewakkerd tot een Z. O. storm en was men verplicht — men bevond zich naar gissing op 57° 57′ N.B., 9° 40′ O.L. — voor dicht gereefde bezaan en stagfok met opgehaald zwaard over S.B. bijgedraaid te blijven drijven.

Te middernacht werd aan het lood, dat steeds meer water

aanwees, bemerkt, dat de storm het schip snel in N. W. richting naar de Noorsche kust dreef.

Toen is het schoenerzeil dichtgereefd bijgezet, doch daar het zoo hard stormde, dat de steekbout zich begon te begeven, is het te 7 uur n.m. van 4 December weder neergehaald, waarop het schip over S.B. boeg Z. Z. W. en Z. W. voorliggend, weder naar het N. W. begon af te drijven.

Op 5 December te 7 uur n.m. werd vooruit in lij het licht van Oxö, ongeveer in het W., gepeild. Met dichtgereefd schoenerzeil en kluiver, het lijzwaard onder, is toen getracht Christiansand Fjord te bezeilen. Toen het niet doorzeilde, is nog getracht het schoenerzeil tot een rif uit te reven. Het stormde intusschen met orkaankracht. Terwijl men nu bezig was te trachten van de kust vrij te zeilen, ging de kluiver de lucht in, brak het zwaard en vloog het schoenerzeil aan flarden.

Op order van den schipper heeft de bemanning de kapokzwemvesten aangedaan.

Inmiddels werden noodseinen gegeven.

Nog heeft men beide ankers laten vallen en de volle ketting uit laten loopen. Wel draaide het schip hierdoor even op den wind, doch daarna dreef het met anker en al achterwaarts verder naar de kust, waar het te 8 uur n.m. bij Oxö op de klippen werd geslagen.

Geweldige brekers sloegen over het schip, zoodat men niet meer aan dek kon verkeeren.

De bemanning vluchtte in het tuig.

De ter hulp uitgekomen reddingboot kon het schip niet bereiken. De reddingboot, die achter op de luiken stond, was als spoedig na de stranding weggeslagen; ze te gebruiken ware toch niet mogelijk geweest, daar men ze niet anders dan op de klippen had kunnen zetten.

Toen de steng brak, meende getuige van Warendorp, dat het de mast was die brak. Hij begaf zich toen aan lij te water om te trachten de reddingboot te bereiken, die zich achter de klip bevond, waarop het schip gestrand was, op een afstand van ongeveer 30 meter.

Het gelukte getuige van Warendorp en daarna op dezelfde wijze achtereenvolgens ook den kok, den matroos en den gezagvoerder deze boot te bereiken. De gebruikte zwemvesten bewezen daarbij, volgens de verklaring der gehoorde getuigen, zeer goede diensten.

Met de reddingboot arriveerde men te 11 uur n.m. te Ulvensund.

Den 6den December het schip terugziende, was het totaal wrak geworden.

De bemanning is, met achterlating van den matroos, die bij de redding zijn rechterbeen gekneusd had en deswege in het ziekenhuis was opgenomen, via Christiansund naar Holland teruggekeerd.

Het journaal is bij de stranding verloren gegaan. Het schip was voor f 25 000 verzekerd.

Desgevraagd gaf schipper Drost op, dat hij in den namiddag van 4 December er niet aan gedacht heeft na te gaan, of het wellicht mogelijk was Christiania Fjord te bezeilen. Met het vaarwater en de daar meestal heerschende winden bekend, verwachtte hij, dat de wind spoediger naar het W. zou loopen dan inderdaad heeft plaats gehad.

Zware en langdurige storm uit het Z. O. is naar 's raads oordeel de uitsluitende oorzaak der ramp.

Schipper noch stuurman kan eenig verwijt treffen.

Dat de schipper niet reeds in den avond van 4 December heeft bedacht, of het wellicht aanbeveling verdiende te trachten Christiania Fjord te bezeilen, kan hem niet worden aangerekend, daar hij niet behoefde te verwachten, dat de storm zóó lang, zóó zwaar uit denzelfden hoek zou blijven waaien.

Aldus gedaan op 2 Januari 1912 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, C. L. J. Kotting, leden; H. de Booy, J. S. Brouwer, plaatsvervangende leden; J. Mooi, buitengewoon lid; E. Balk, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 12 Januari 1912.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, C. L. J. KOTTING.
,, H. DE BOOY.
,, J. S. BROUWER.
,, J. MOOI.
,, E. BALK.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:

RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Zondag 21 en Maandag 22 Januari 1911, n°. 17.

N°. 8.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende de scheepsramp op 3 December 1911 overkomen aan het Spaansche stoomschip *Urko Mendi*.

Het te Bilbao thuisbehoorende stoomschip *Urko Mendi*, metende bruto 3310, netto 2101 R. T., staande onder het bevel van Juan de Mugartegui, was op 3 December 1911 op reis van Sagunto (prov. Valencia) in Spanje naar Rotterdam, beladen met ijzererts, een diepgang hebbende van 23½ voet.

Het schip kwam in den laten avond van 2 December 1911 Dungeness voorbij en nam toen den zeeloods Klaas Plukker van Maassluis aan boord.

Des namiddags te ongeveer half zes van 3 December is het ter hoogte van ter Heide aan den grond geloopen, doch zonder schade en met eigen middelen weder vlot gekomen.

Door den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district is op 6 en 8 December 1911 een voorloopig onderzoek naar het gebeurde ingesteld.

In afwijking met het voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, gedagteekend 8 December 1911, besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart tot het houden van een onderzoek, dat op 29 December 1911 door den Raad voor de Scheepvaart werd aangevangen en beëindigd.

De raad nam kennis van het verhoor door den inspecteur voor de scheepvaart te Rotterdam op 6 December afgenomen aan Juan de Mugartegui, gezagvoerder, Estanialo Carro, stuurman, Faustino Garcia, matroos, en Basilio Beitia, matroos, allen opvarenden van de *Urko Mendi*, en hoorde als getuige den zeeloods Klaas Plukker, voornoemd.

Aan de afgenomen verhooren is het navolgende ontleend.

In den morgen van 3 December 1911, des voormiddags te

ongeveer half tien is het vuurschip van den Noord Hinder gezien op een afstand van ongeveer 3 mijlen, waarop de gezagvoerder door den loods opmerkzaam is gemaakt.

Sedert is volle kracht gestoomd in de richting O. $\frac{3}{4}$ N. magn.

Te 2 uur n.m. kwam de loods op de brug om den gezagvoerder in het bestuur van het schip behulpzaam te zijn; naar gissing was het vuurschip van Schouwenbank toen in het Z. O. op een afstand van ongeveer 5 mijlen, doch eene peiling viel er niet te nemen daar het mistig was.

De koers werd behouden totdat de log aanwees, dat men 48 zeemijlen van Noord Hinder verwijderd was. De loods meende toen, met het oog op den getijstroom, de verheid op 53 mijl te mogen schatten, leidde daaruit af, dat men het lichtschip van de Maas al voorbij was en deed stoppen om te looden. Het was toen 4,30 uur. n.m.

Het was dik van mist, vuren waren niet te zien en mistseinen, hetzij van het Maas-vuurschip of van de brulboei werden niet vernomen, ook niet, toen de *Urko Mendi* door herhaalde fluitseinen poogde de aandacht te trekken.

Van 4 uur af was met verminderde vaart (6 mijl) gevaren en voortdurend een mistsein met de stoomfluit gegeven.

Er was geen patentlood aan boord; er werd met een handlood gelood over de reeling iets vóór de brug.

Volgens den gezagvoerder werd 12 vadem water, volgens den loods 13 vadem water gelood. De koers werd nu gesteld op Z. O. en volle kracht werd verder gestoomd tot 5 uur, toen andermaal gestopt en gelood werd en de diepte 11½ vadem bleek te zijn.

De koers werd vervolgd met een 4 tot 5 mijls vaart; te 5.15 werd het lood weder geworpen en 11 vadem water bevonden.

Andermaal werd gedurende 15 minuten met ongeveer 4 mijls vaart in Z. O. richting gestoomd. Twee witte vuren, als van een ten anker liggend vaartuig, werden vooruit gezien.

De looding gaf slechts 5 vadem water aan, waarop onmiddellijk volle kracht werd achteruit geslagen.

Het schip bleek echter aan den grond te zitten.

Men liet de machine steeds doordraaien en het mocht daardoor gelukken te 5.40 weder vlot te komen.

De beide lichten, die men gezien had bleken die van de gestrande *Solo* te zijn.

Na een half uur stoomens kwam men den Nieuwen Water-

weg binnen. Te Maassluis werd de loods afgezet en het schip vervolgde de reis naar Rotterdam.

Het bleek, dat het geenerlei schade had beloopen.

Het wil den raad voorkomen, dat het schip met de noodige zorg en zeemanschap is bestuurd geworden en dat de loods, toen hem een diepte van 13 vadem werd opgegeven, voldoende aanwijzing had om met den koers van Z. O. den wal te gaan insturen, ten einde zich te verkennen.

Er bestaat echter aanleiding te vermoeden, dat de diepte, die men beweerde te looden anders was, dan aan den loods werd opgegeven. Door het dikke weder kon men het land niet zien en derhalve liep het schip vast.

Aldus gedaan op 29 December 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, C. L. J. Kotting, leden; H. de Booy, D. H. Hinlopen, plaatsvervangende leden; C. M. van Rijn, E. Deddes, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 12 Januari 1912.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, C. L. J. KOTTING.
,, H. DE BOOY.
,, HINLOPEN.
,, VAN RIJN.
,, E. DEDDES.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift,

RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Donderdag 19 Januari 1911, n°. 16.

N°. 8.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende de stranding van het loggerschip *Goede Verwachting II*, gemerkt V.L. 11, op 20 October 1910.

Het van ijzer gebouwde Nederlandsche vischloggerschip *Goede Verwachting II*, gemerkt V.L. 11, thuisbehoorende te Vlaardingen, toebehoorende aan de reederij Betz & van Heyst, metende 147,80 R. T. bruto, bemand met 14 koppen, onder bevel van den schipper Dirk Swaneveld, was op 19 October 1910 terugkeerende van de vischvangst met 471 vaten haring aan boord.

De visscherij was het laatst uitgeoefend op 54° 20′ N. B. en 1° 40′ O. L.; op 19 October 1910, des avonds te ongeveer 7 uur, had men de lichten van IJmuiden gezien. De wind woei uit het W. N. W., stijve bries, de zee was matig, het weder buiig, het gezicht helder.

Per kompas werd Z. W. gestuurd, dicht langs de kust en ten 11 uur n.m. werd het licht van Scheveningen gepasseerd.

Te 1.45 uur was de *Goede Verwachting II* in de nabijheid van de gasboei voor den Nieuwen Waterweg, de wind werd zwakker, men had gezet: middelfok, stagfok, vischzeil, aap en bezaan en liep een 5-mijlsvaart.

Bij het naderen van den Waterweg bevonden zich aan dek de schipper Swaneveld, de stuurmansmaat Johannes van Deventer en de matrozen Hendrik Penning en Cornelis Pons.

Men stuurde toen op de gasbrulboei aan.

Het Noordtij was om 1 uur begonnen te loopen en was dus op zijn sterkst, vandaar dat het schip wel vaart liep door het water, maar over den grond geen voortgang maakte.

De schipper had vermoed, dat er in den Waterweg nog eenige eb liep, doch werd weldra gewaar, dat hij zich misrekend had, daar het schip naar de Noordpier toe zette.

Nu poogde hij het schip over stuurboord te doen draaien en weder de ruimte te krijgen, maar de wind was meer en meer gaan liggen en het schip weigerde.

Aanstonds deed de schipper de achterzeilen neergooien en legde hij het roer aan stuurboord om nu vóór den wind en geholpen door den vloed den Waterweg binnen te komen, doch het tij dreef het schip naar de Noorderpier, waar het te 2.30 uur strandde.

Dadelijk werden flambouwen aangestoken, doch de sleepbooten konden niet nabij het schip komen.

De bemanning moest het schip verlaten en werd door de stoomreddingsboot afgehaald.

Het schip is later afgebracht en had zeer ernstige schade aan den bodem bekomen.

Door den inspecteur voor de scheepvaart in het 4de district werd op 25 October 1910 een voorloopig onderzoek naar de hiervoor vermelde scheepsramp ingesteld; in tegenstelling met den hoofdinspecteur voor de scheepvaart achtte eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart een onderzoek noodig, dat de raad in zijne openbare zitting van 3 December 1910 aanving en beëindigde.

Als getuigen werden gehoord de schipper Dirk Swaneveld en de stuurmansmaat Johannes van Deventer, en voorlezing is gedaan van de beëedigde verklaringen door de matrozen Hendrik Penning en Cornelis Pons voor den inspecteur voor de scheepvaart afgelegd.

De schipper en de stuurmansmaat hebben ter zitting van den raad de toedracht van het ongeval, zooals die hiervoor werd wedergegeven, in hoofdzaak bevestigd.

Desgevraagd verklaarden zij, dat op het schip zich geene kraanbalken bevinden en dat het anker met een paar slagen op den bak gesjord lag, en niet opgestoken was; de ankertros lag in het kabelgat en is moeilijk daaruit te halen, maar de vischreep ligt voor de hand in het ruim en kan dus desnoods opgestoken worden.

Op de vraag tot den schipper gericht, waarom hij, toen hij de vischgronden verliet en de thuisreis aanvaardde, geen grootzeil gevoerd heeft in stede van een vischzeil, waardoor zijn vaartuig handelbaarder zou zijn geweest, werd door hem geantwoord, dat gemeenlijk tegen het aanslaan van het grootzeil door de visscherlieden wordt opgezien. Men vreest op de uitreis, dat het nat zal worden, als wanneer men het niet in het kabelgat kan opbergen, en laat het op de thuisreis daar veelal blijven, omdat men bij slecht weder het toch weder bergen moet en men haast heeft om thuis te komen.

De schipper erkende, dat, als hij een grootzeil gevoerd had, hij, toen hij vóór den Waterweg over stuurboord moest wenden, daarin wel zoude zijn geslaagd.

De raad is van oordeel, dat de oorzaak van de stranding van de *Goede Verwachting II*, gemerkt V.L. 11, op 20 October 1910, daaraan is toe te schrijven, dat het schip te weinig zeil heeft gevoerd dan dat daarmede behoorlijk kon worden gemanoeuvreerd toen de wind afnam en de sterke stroom het schip landwaarts dreef.

Tegen het uit gemakzucht verzuimen van het voeren van het grootzeil, een op Nederlandsche vischvaartuigen veel voorkomend misbruik, meent hij ernstig te moeten waarschuwen.

Ook valt het af te keuren, dat de *Goede Verwachting II* bij het binnenkomen van een riviermond geen anker tot onmiddellijk gebruik gereed had en dat de noodige manschap om het te kunnen bedienen niet bij de hand was, zoodat het onmogelijk was ten anker te komen toen met het schip, gevolg van het gemis van het noodige doek, niet gemanoeuvreerd kon worden, gelijk goede zeemanschap zou hebben vereischt.

Aldus gedaan op 3 December 1910 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; J. G. T. Broekmeijer, buitengewoon lid; J. Prins, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 22 December 1910.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, J. LUYTJES.
,, H. C. HAACKE.
,, C. L. J. KOTTING.
,, BROEKMEIJER.
,, J. PRINS.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Zondag 22 en Maandag 23 Januari 1911, nº. 19.

Nº. 9.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende het ongeval, voorgevallen aan boord van het stoomschip *Koningin Wilhelmina* op 21 September 1910.

Het stoomschip *Koningin Wilhelmina*, varende onder Nederlandsche vlag, toebehoorende aan de Stoomvaartmaatschappij „Nederland", te Amsterdam, vertrok op 1 Augustus 1910, onder den gezagvoerder Jan Remmert de Brouwers, van Amsterdam tot het ondernemen van eene reis naar Nederlandsch-Indië en terug.

Dit schip, voorzien van een certificaat van deugdelijkheid, werd in 1896 te Vlissingen gebouwd en meet bruto 4378, netto 2650 R. T.

Op 21 September 1910, bij het invaren van het Westgat van Soerabaja heeft aan boord van dit vaartuig eene ontploffing in een der kolenbunkers plaats gevonden, ten gevolge waarvan twee der opvarenden met name B. Snijders, tweede-kok, en G. Luitjes, tweede-bakker, ernstige brandwonden hebben opgeloopen, zoodat zij ter verpleging in het militair hospitaal te Soerabaja moesten worden opgenomen.

Op 10 November 1910 kwam het schip weder te Amsterdam binnen, waarna door den inspecteur voor de scheepvaart aldaar een onderzoek naar het evengemeld ongeval is ingesteld.

Naar aanleiding van een voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, de dato 15 November, besliste eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 17 November, dat door den raad een onderzoek zou worden ingesteld, hetwelk op 22 November werd aangevangen en beëindigd.

In 's raads openbare zitting van 22 November werd kennis

genomen van het scheepsjournaal en het machinekamerjournaal op de reis van 1 Augustus tot 10 November gehouden, voorlezing is gedaan van de verklaring door C. Keet, assistent-machinist, op 14 November 1910 voor den inspecteur voor de scheepvaart te Amsterdam afgelegd, terwijl als getuigen werden gehoord J. R. de Brouwers, gezagvoerder; C. J. van Hulzen, hoofdmachinist; A. Sybesma, 4de-machinist; J. J. Heukels, stoker; H. B. Rappoldt, stoker, en Th. H. Haaske, tremmer, allen behoord hebbende tot de bemanning der *Koningin Wilhelmina*.

Uit dat onderzoek is gebleken, dat te Amsterdam op 30 Juli en 1 Augustus 1910 eene hoeveelheid van 934½ Eng. ton steenkolen, waarvan 80 ton Engelsche en 854½ ton Duitsche, werd ingeladen. De bunkers waren, toen met kolenladen een aanvang werd gemaakt, nagenoeg ledig.

Zoowel de Duitsche als de Engelsche kolen bleken van goede hoedanigheid.

Te Port-Said werd wederom eene hoeveelheid van 738 ton Engelsche kolen ingenomen, die mede van goede hoedanigheid waren. Met nog ongeveer 265 ton kolen in de bunkers kwam het schip op 8 September 1910 kort na middernacht te Sabang aan.

Aldaar nemen de schepen der Stoomvaartmaatschappij ,,Nederland'' gewoonlijk Sumatra-kolen in, afkomstig uit de mijnen te Sawah Loento, z. g. Ombilin-kolen, die klein van stuk zijn en veel gruis bevatten en de eigenschap bezitten dat zij gemakkelijk tot broeiing overgaan, vooral wanneer zij in de buitenlucht en niet afgedekt worden opgeslagen. De reederij heeft eene overeenkomst met de maatschappij, die de kolenhaven te Sabang exploiteert, die haar verplicht aldaar kolen in te nemen. De gezagvoerders der schepen zijn echter bevoegd kolen van slechte hoedanigheid te weigeren en in geval van nood eene andere soort kolen in te slaan.

De Ombilinkool door de *Koningin Wilhelmina* te Sabang ingenomen was opgeslagen geweest in eene overdekte loods. Wel is waar heeft het gedurende het kolenladen te Sabang eenigen tijd geregend, doch de kool is niet nat geworden.

Te Sabang is 673 ton bijgeladen, meer dan gewoonlijk, omdat men met het oog op de op Java heerschende cholera den duur van het verblijf in de havens aldaar wilde bekorten en te Tandjong-Priok geene kolen dacht in te nemen.

Van Sabang werd de reis vervolgd naar Tandjong-Pagar (Singapore) en Tandjong-Priok (Batavia). Te Tandjong-Priok werd vertoefd van Maandag 12 September, 's namid-

dags half vijf tot Donderdag 15 September des namiddags 8 uur, toen de reis langs de kustplaatsen van Java begon.

Op deze reis — men was tusschen Tandjong-Priok en Semarang — werd de hoofdmachinist door een der machinisten gewaarschuwd dat er uit de achterste kolenschuif aan stuurboordszijde een scherpe lucht kwam, waarop deze zich persoonlijk daarvan overtuigde en vaststelde dat er broeiing was ontstaan in de kolen.

Aan boord van de *Koningin Wilhelmina* bevonden zich drie kolenbunkers, een cross-bunker en twee zijbunkers, welke in elkaar loopen en te zamen 1005 ton kolen kunnen bevatten en die bij vertrek van Sabang 933 ton inhielden, over de drie bunkers verdeeld.

De hoofdmachinist deed na het bespeuren der broeiing alle schuiven sluiten, behalve de eene schuif, waaruit gestookt werd. Dit kon gereedelijk geschieden daar op de kustreis niet meer dan 8 tot 10 mijlen per uur worden afgelegd en slechts twee ketels van de vier gebruikt worden. Ook de luiken der bunkers werden gesloten en met persennings afgedekt en de stortgaten in het dek boven de bunkers met ijzeren deksels gesloten.

Tusschen Sabang en Tandjong-Priok had men niet behoeven te tremmen, daar Omibilinkool gemakkelijk afloopt; sedert Priok is er weinig getremd. Door de tremmers is niet over broeiing geklaagd.

Gaandeweg nam de scherpe lucht in de bunker echter toe, waarvan de hoofdmachinist den gezagvoerder mededeeling heeft gedaan.

De hoofdmachinist meende, dat, aangezien de toestand niet verergerde en de hoeveelheid kolen in de stuurboordszij-bunker door het verbruik gestadig afnam, er geen andere maatregelen als bijv. lossen van de kolen in prauwen, waartoe te Semarang gelegenheid ware geweest, behoefden te worden genomen.

Meermalen heeft hij broeiing van kolen aan boord van schepen bijgewoond en deze is steeds door afsluiting van de luchttoevoer en door bespuiting met water te bestrijden geweest.

Deze meening heeft hij den gezagvoerder kenbaar gemaakt, die geen tegenorder heeft gegeven.

De *Koningin Wilhelmina* kwam Zaterdag 17 September des morgens te ongeveer 7 uur ter reede van Semarang en is vandaar Dinsdag 20 September des morgens te ongeveer half elf vertrokken naar Soerabaja.

Gedurende de achtermiddag-wacht van Dinsdag 20 September rapporteerde een der machinisten, dat het schot van de zijbunker warm werd. De hoofdmachinist deed daarop door den ketelmaker een gat in dat schot hakken, waarbij de stoker Rappoldt hulp verleende, en daardoor een slang van de dekwaterleiding halen en water op de kolen spuiten, waardoor de temperatuur van het schot merkbaar afnam. Ook werden uit de stuurboordszij-bunker de kolen verwerkt naar de voorstookplaats.

Gedurende de hondenwacht en de eerste wacht zijn de wachthebbende machinisten in den bunker geweest, waarin de stoker Heukels des nachts te half 1 nog eene slang op den kolenhoop heeft gelegd. Deze kon het in den bunker door damp en stank slechts enkele minuten uithouden. Hij meent ook vuur te hebben gezien door het gat door den ketelmaker gemaakt.

In den morgen van 21 September te 6.5 liep men het loodslichtschip van Soerabaja in het gezicht; naar de machinekamer was getelegrapheerd, dat over een half uur gestopt zou moeten worden om den loods over te nemen.

Te 6.20 weerklonk een hevige slag. De ijzeren bunkerdeksels in den stuurboordszijgang vlogen de hoogte in, en uit de bunkergaten sloeg eene vlam, waardoor de 2de-kok B. Snijders en de 2de-bakker G. Luitjes, die in den gang eenige bezigheden verrichtten, hevige brandwonden bekwamen.

De gezagvoerder was ten tijde van dit ongeval op de brug; bij hem bevond zich de tweede-officier L. J. Turfboer.

De gezagvoerder dacht aan het springen van een peilglas, maar zond niettemin den tweede-officier naar beneden om te zien wat er gaande was, en deed dadelijk de bemanning bijeen roepen, de passagiers wekken en de booten buiten boord draaien, ten einde het schip zoo noodig te kunnen verlaten.

Op het vernemen van het rapport van den tweede-officier gaf hij order water in het stuurboords-achterhok te spuiten.

De gewonden werden door den geneesheer aan boord verbonden; het schip vervolgde zijne reis naar Soerabaja en kwam te 10 uur ter reede aldaar voor anker.

De gewonden werden daarop naar het militair hospitaal vervoerd.

De gezagvoerder begaf zich naar het kantoor van den agent der reederij om zijne aankomst te melden.

De brandspuit van de Marinewerf werd te hulp geroepen en deze kwam langszijde en spoot van 3 tot 5 uur n.m. water in het kolenhok.

Te 6 uur was de brand gebluscht.

Den gezagvoerder is in de zitting van den raad er op gewezen, dat uit het voorloopig onderzoek niet is gebleken, dat hij zich te Semarang persoonlijk overtuigd heeft van den aard en den omvang van de broeiing in de kolen, waarop door hem is geantwoord, dat zulks inderdaad niet is geschied, daar de rapporten van den hoofdmachinist hem geheel gerust stelden.

Mede werd er op gewezen, dat uit de stukken van het voorloopig onderzoek niet is gebleken, dat de gezagvoerder, toen bij het instoomen van het Westgat van Soerabaja een hevige slag vernomen werd, zich in persoon op de hoogte heeft gesteld van hetgeen voorgevallen was, waarop door hem is geantwoord, dat men het loodsschip naderde en hij zijne tegenwoordigheid op de brug gewenscht achtte.

Ook is hem er op gewezen, dat gebleken is uit het voorloopig onderzoek, dat de gezagvoerder te Soerabaja zich van boord heeft verwijderd, toen de brand nog niet gebluscht was, waarop hij heeft medegedeeld, dat hij het oorbaar achtte den agent zoo spoedig mogelijk van het gebeurde te gaan verwittigen.

De hoofdmachinist heeft in antwoord op hem gestelde vragen medegedeeld, dat de temperatuur der bunkers geregeld door een assistent-machinist wordt opgenomen en dat van diens waarnemingen aanteekening gehouden wordt in het machinekamerjournaal. De zijbunkers zijn echter op de *Koningin Wilhelmina* gelegen ter zijde van de stoomketels en wanneer er gestoomd wordt rijst de temperatuur in de bunkers en in de daarin aangebrachte temperatuurkokers, zoodat de waarneming van de temperatuur in die kokers geen juist beeld geeft van de temperatuur in de kolen.

De ontploffing wordt door hem toegeschreven aan het feit, dat in de kolen zich een of ander springmiddel heeft bevonden, welke meening hij gesteund acht door het feit, dat hij op den kolenhoop een kuil heeft waargenomen, in den vorm van een krater.

De door den raad gehoorde getuigen hebben de ontploffing gehoord, niet gezien; in de machinekamer viel door de deur van boven een regen van kolen en stof neer, bij de stookplaats vlogen kolen en stof door de schuif naar binnen.

De raad is van oordeel, dat de ontploffing, die in den morgen van 21 September 1910 heeft plaats gevonden aan boord van het stoomschip *Koningin Wilhelmina* der Stoomvaartmaatschappij ,,Nederland'', niet haar oorzaak vindt in

het ontploffen van een of ander springmiddel in de kolen verborgen, daar, naar zijne meening, de gevolgen der ontploffing voor het schip dan veel ernstiger zouden zijn geweest.

Veeleer meent hij die ontploffing te moeten toeschrijven aan het feit, dat, toen de broeiing in de kolen bespeurd werd, de bunkerdeksels, luiken en schuiven alle op een na zijn gesloten.

Vermits zelfontbranding van kolen ontstaat door absorbtie door de kolen van de zuurstof uit den dampkring, moet het toelaten van lucht en met name het ventileeren door de kolen vermeden worden, maar waar kool pas uit de mijn gekomen veelal nog mijngas bevat en dit bij hooge temperatuur kan ontvlammen, dient er voor gezorgd, dat in eene opslagplaats van kolen verbinding met de buitenlucht aanwezig zij, die aan het mijngas een uitweg laat.

De mogelijkheid tot oppervlakte-ventilatie moet bij kolenopslag blijven bestaan.

Te meer was het noodig aan boord van de *Koningin Wilhelmina* oppervlakte-ventilatie toe te passen, daar reeds zelfontbranding der kool was ingetreden en de verhitting der kolen oorzaak was van groote gasontwikkeling.

Bij vertrek van Semarang was er reeds brand in de kolen.

Het in den zijbunker aanwezige vuur deed, naar 's raads meening, de gassen, die zich gaandeweg verzameld hadden, ontploffen.

Het is den raad opgevallen, dat in het scheepsjournaal geen gewag is gemaakt van de broeiing in de kolen en dat alleen de ontploffing wordt vermeld.

Dat wijst op eene geringschatting van het gebeurde bij den gezagvoerder, ook van elders gebleken, welke de raad niet kan billijken.

De gezagvoerder had, te Semarang zijnde, ruimschoots tijd en gelegenheid persoonlijk na te gaan of de hem medegedeelde broeiing in de kolen gevaar voor zijn schip deed ontstaan, en had zich dáár dienen te overtuigen of de genomen maatregelen tot beteugeling voldoende waren.

Toen de ontploffing had plaats gevonden, had hij zich persoonlijk op de hoogte dienen te stellen van het gebeurde, en het onderzoek daarnaar niet aan den tweede-officier moeten overlaten.

Te Soerabaja had hij aan boord behooren te blijven totdat de brand geheel gebluscht ware.

De door hem van zijne handelwijze gegeven verklaring acht de raad geene verontschuldiging.

Aldus gedaan op 22 November 1910 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; C. M. van Rijn, E. Deddes, J. Maandag, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads plaatsvervangend secretaris mr. C. Henny, en uitgesproken door den voorzitter in de openbare zitting van 3 December 1910.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, C. L. J. KOTTING.
,, E. DEDDES.
,, VAN RIJN.
,, J. LUYTJES.
,, H. C. HAACKE.
,, J. MAANDAG.
,, C. HENNY.

Voor eensluidend afschrift:

RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Zondag 22 en Maandag 23 Januari 1911, n°. 19.

N°. 10.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende het ongeval, overkomen aan den logger *Arie* SCH. 177, op 22 October 1910.

Het houten loggerschip *Arie*, gemerkt SCH. 177, groot 74.07 bruto R. T., toebehoorende aan den reeder W. Zuurmond, wonende te Scheveningen, bemand met 12 koppen, schipper Teunis Blok inbegrepen, was begin October 1910 ter haringvisscherij op Doggersbank gekomen.

Daar werd in het Modderkanaal 25 vadem water gelood, gegiste breedte 54° 45′. Ongeveer 3 weken is op Doggersbank gevischt, eerst op voormelde breedte, daarna op 54° 30′ N. B., alwaar 17 netten met ruw weder en O. wind werden verloren, die eerst na 2 dagen zoeken werden teruggevonden, en ten slotte weder op 54° 45′, alles gegist bestek. In den morgen van 21 October werd voor het laatst gehaald.

Dien dag hield men zich, terwijl het schip met vastgezet roer lag te drijven, met het kaken en verwerken der gevangen haring bezig. 's Avonds werd de thuisreis naar den Nieuwen Rotterdamschen Waterweg ondernomen. Het afvaartbestek was 54° 45′ N. B. en 2° 15′ à 2° 20′ O. L. Dit bestek werd — men had dagen lang geen zon gehad — gegist mede op grond van eene dien avond vóór den aanvang der thuisreis gedane looding, waarbij ± 14 vadem water en geen kiezel bevonden werd. Koers werd gezet naar het Z.; ook op het kompas, dat op zuidelijke koersen geene deviatie vertoont, lag men dien koers voor. Er stond eene flauwe O. koelte. Bij stonden vischzeil, stagfok, kluiver en bezaan.

Zóó waren de omstandigheden, toen de schipper 's avonds de wacht te kooi kreeg, na order gegeven te hebben, dat steeds dezelfde koers moest worden gestuurd. 's Nachts werd de wacht gedaan door 2 man, die telkens om het 1½ uur door 2 anderen werden vervangen.

Een dier beurten werd vervuld door de getuigen Wouter Harteveld en Leendert Knoester.

Den 22 October 's ochtends werd de reis gestaakt, het roer vastgezet en drijvend tot 's middags 12 uur de nog niet verwerkte haring gekaakt. Dien dag omstreeks den middag

had men zon, doch men had het, naar de schipper verklaarde, te druk met kaken om middagbestek te nemen. Kort na den middag heeft men de reis voortgezet, koers Z. per kompas, lichte O. Z. O. koelte, zee kalm, alle zeilen bijstaand.

's Avonds te 8 uur ging de schipper te kooi, terwijl wind, koers en zee nog steeds hetzelfde waren; het weer was mooi, het gezicht niet te best. Aan de twee wachtslui gaf hij order bij den wind te sturen Zuid voor. Te 9.30 uur n.m. kregen Harteveld en Knoester de wacht, de eerste als uitkijk, de tweede aan het roer. Het was maanlicht, doch het vurengezicht was niet best. Zij kregen de orders over bij den wind Zuid voor te sturen en voldeden hieraan. Een kwartier op de wacht zijnde, zagen zij vooruit een licht, dat zij oorspronkelijk voor het werklicht van een trawler hielden.

Toen dit licht te 10.15 n.m. in het Z. Z. W. gepeild werd, bleek het echter een draailicht, dat elke ½ minuut 4 witte schitteringen met tusschenpoozen van 5 seconden toonde.

De eerste gedachte was, dat men het vuurschip *Maas* voor zich had. Onmiddellijk werd de schipper gepord, die, bovengekomen en van de wachthebbenden hun vermoeden omtrent het gepeilde vuur hoorende, dadelijk zijn twijfel daaraan te kennen gaf, omdat men onmogelijk reeds zoover Zuidelijk kon staan. Men zette het vuur met sterken zuidelijken stroom snel door, terwijl de schipper de schitteringen van het vuur telde om zich te oriënteeren.

Terwijl men er nog over stond te praten, wat vuur het toch mocht zijn en men het inmiddels in het N. N. W. had gekregen, werd aan bakboord branding waargenomen en op order van den schipper volgehouden. Toen het schip dientengevolge was afgevallen tot het W. N. W. vóórlag, stootte het schip 2 malen zwaar, doch kwam terstond weder vrij en in vlot water. Men zeilde daarop naar het vuurschip en bemerkte inmiddels het Hasborough-licht van den wal, waaruit men opmaakte, dat het schip op de N. W. punt van Hasborough-sand had gestooten.

Het schip maakte slechts weinig water, zoodat de wacht het schip bij de pompen lens kon houden en de reis kon worden vervolgd.

Den 26 October 1910 bereikte men zonder verder ongeval den Nieuwen Rotterdamschen Waterweg.

Echter bleek, toen het schip na volbrachte reis werd gehellingd, dat een stuk van de kiel af was en het dek was gerezen.

Na 21 October 's avonds, toen voor de laatste maal gehaald

was, is niet meer gelood. Evenmin is na dien tijd de log gebruikt. De getuigen schatten de op de thuisreis geloopen vaart op 4 à 5 mijlen per uur, behalve gedurende den tijd dien men aan het verwerken der haring besteedde. Toen werd niet meer dan 2 mijlen geloopen.

Op 31 October 1910 heeft de inspecteur voor de scheepvaart in het vierde district een voorloopig onderzoek naar dit ongeval ingesteld.

Daarop heeft, in overeenstemming met een daartoe strekkend voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, dd. 1 November 1910, eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart dienzelfden dag besloten, dat de raad een nader onderzoek zou instellen.

In 's raads openbare zitting van 22 December 1910 werd het onderzoek aangevangen en beëindigd.

Door den voorzitter is aan schipper Teunis Blok mededeeling gedaan van 's raads besluit hem ter zake als betrokkene te hooren, wijl de vraag was gerezen, of de oorzaak der ramp wellicht aan zijne daad of nalatigheid moet worden geweten.

De voorstelling der feiten, gelijk zij hiervoren zijn beschreven, werd in de zitting van den raad zoowel door den als betrokkene gehoorden schipper als door de onder eede als getuigen gehoorde matrozen Wouter Harteveld en Leendert Knoester bevestigd.

Schipper Blok, oud 36 jaar, verklaarde voorts reeds ongeveer 12 jaren als schipper te varen en nimmer eenig zeevaartkundig examen gedaan te hebben. Hij erkende een verzuim gepleegd te hebben door op 22 October, toen de zon daartoe gelegenheid bood, geen middagbreedte te nemen.

Zijne daarvoor aangevoerde verontschuldiging — door het haringkaken veroorzaakte drukte — aanvaardt de raad niet als afdoende. Had de schipper toen middagbreedte genomen en tevens gelood, hij zou met voldoende zekerheid hebben kunnen bepalen, waar hij stond. Door zich aldus door andere werkzaamheden te hebben laten afhouden van wat goede zeemanschap den schipper gebiedt, is het stellen van den koers op Zuid, die in den namiddag van 22 October en later gestuurd is, geworden tot een afgaan en vertrouwen op eene gissing, welks juistheid uit niets kon worden afgeleid. Dit verzuim had in zijn gevolg het stooten van het schip en de daaruit voortgevloeide schade. Had de schipper zijn plicht gedaan, dan zou hij bemerkt hebben, dat zijn schip zich Westelijker bevond dan hij vermoedde. In plaats van Zuid zou hij Oostelijker gestuurd en zoo de Engelsche kust gemeden hebben.

Een tweede verzuim, door den schipper begaan, is, dat hij, hoewel wetend op de gis te koersen, toch heeft nagelaten het lood te gebruiken. Door dit plichtmatig te doen, zou hij — zoo luidde zijn antwoord op eene desbetreffend tot hem gerichte vraag — bemerkt hebben, dat hij dichter bij de Engelsche dan bij de Hollandsche kust stond.

Nog aan een derde verzuim heeft de schipper zich schuldig gemaakt.

Hij heeft op de thuisreis niet doen loggen. Ware dit wèl geschied, dan zou men, toen het Hasborough-vuurschip in het zicht kwam, onmiddellijk begrepen hebben, dat dit het Maas-vuurschip niet kòn zijn. Wellicht zou de zekerheid zich vergist te hebben den schipper ten laatste nog genoopt hebben te onderzoeken, waar hij zich bevond.

Ter zake dezer drie door den schipper gepleegde verzuimen, welke elk voor zijn aandeel hebben veroorzaakt, dat de logger *Arie* SCH. 177 op de N. W. punt van Hasborough-sand is gestooten, meent de raad op schipper Teunis Blok, oud 36 jaar, wonende te Scheveningen, een maatregel van tucht te moeten toepassen en ontneemt mitsdien gezegden Teunis Blok ter zake van het door zijne nalatigheid veroorzaken van voorschreven scheepsramp voor den tijd van 3 maanden, ingaande op den dag der beteekening van deze uitspraak, de bevoegdheid om als schipper op een Nederlandsch zeevisschersvaartuig te varen.

Aldus gedaan op 22 December 1910 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, C. L. J. Kotting, leden; F. T. Schneyder, plaatsvervangend lid; J. G. T. Broekmeijer, buitengewoon lid; J. Prins, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken bij monde van den voorzitter ter openbare zitting van 30 December 1910.

(get.) Th. B. Pleyte.
,, W. Allirol.
,, J. Prins.
,, F. T. Schneyder.
,, J. Luytjes.
,, C. L. J. Kotting.
,, Broekmeijer.
,, Richard Janssen.

Voor gelijkluidend afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Zondag 5 en Maandag 6 Februari 1911, n°. 31.

N°. 11.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende het ongeval op 9 October 1910, overkomen aan het stoomschip *Waterland*.

Het stoomschip *Waterland*, thuisbehoorende te Rotterdam, toebehoorende aan de aldaar gevestigde naamlooze vennootschap Scheepvaart en Steenkolen Maatschappij, metende bruto 486, netto 262 R. T., onderscheidingssein QBSK, voorzien van een certificaat van zeewaardigheid afgegeven door den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, gedeeltelijk beladen met stukgoed, diepgaande vóór 9 en achter 12 Eng. voet, verliet, bemand met 14 koppen, op 8 October 1910 des voormiddags te 6.30 de haven van Harlingen tot het doen van eene reis naar Goole aan den Humber.

De gezagvoerder Pieter van der Meer was in het bezit van een diploma als eerste-stuurman voor de groote stoomvaart, de eerste-stuurman Cornelis Visser had een diploma als tweede-stuurman voor de groote zeilvaart, de tweede-stuurman Anne Wijtsma was in het bezit van een diploma als derde-stuurman op de groote stoomvaart.

Tot 8.30 v.m. werd onder loodsmansaanwijzing naar het Vlie gestoomd. Daar werd van loods verwisseld; tot 9.45 werd onder loodsmansaanwijzing het Stortemelk uitgestoomd.

Toen het vuurschip van Terschellingerbank in het gezicht was en men tusschen de verkenningston en dat vuurschip was — eene kompaspeiling werd niet genomen, hoezeer een Thomsons's peiltoestel aan boord was — werd na bespreking van gezagvoerder en eerste-stuurman koers gesteld naar het vuurschip van den Outer-Dowsing, of liever eene koerslijn vastgesteld gelegen tusschen dat vuurschip en de boei op 7′ ten Noorden daarvan gelegen en gestuurd N. 74° W. rw.

Een verbeterd middagbestek is niet opgemaakt; men heeft

zich voor de plaatsbepaling vergenoegd met de vermelding in het journaal van het gegist bestek 53° 21′ N.B. 4° 31′ O.L.

Te 11.25 n.m. is eene zonshoogte genomen en de fout van het stuurkompas na waarneming bepaald bij kompaskoers W.N.W. op 2° Westering.

Onder de lading bevond zich geen ijzer.

Volgens het journaal is deze koers 129 zeemijlen gestuurd bij eene 7½ tot 8 mijls vaart.

De gezagvoerder deed geen wacht; 1ste- en 2de-stuurman waren daarmede belast. De platvoet werd door hen gedeeld.

Toen stuurman Visser de hondenwacht kreeg, bevond de gezagvoerder zich in de kaartenkamer, onder de brug. Toen lag het schip N. 84° W. voor.

Te 2 uur, toen hij vermoedde in den lichtcirkel van het Outer-Dowsing vuurschip te zullen komen, deed hij den gezagvoerder roepen, welke op de brug kwam.

Te 2.30 nam men het licht, dat aan bakboordszijde verwacht werd, twee streken over stuurboordsboeg waar; daarop is ongeveer een uur gestoomd N.W. ½ N. en te 3.35 had men het aan bakboord op 3 zeemijlen afstand in peiling Z.W. ¼ W. magnetisch.

Stuurman Visser heeft daarop met den gezagvoerder in de kaartenkamer de koers tot Spurnlichtschip op de kaart nagegaan, welke bleek te zijn W.N.W. magnetisch. De afstand tot het Spurn-lichtschip bleek ongeveer 30 mijlen. Men heeft getijtafels en stroomkaarten geraadpleegd, waarop Visser weder naar de brug is gegaan.

Te 4 uur nam stuurman Wijtsema de wacht van Visser over, die hem als te houden koers opgaf N.W. ½ N. en hem zeide, dat de kapitein te 6 uur moest worden geroepen.

Wijtsema heeft zich niet van de juistheid van den koers vergewist, doch er wel zorg voor gedragen, dat de overgegeven koers werd behouden en te 6 uur den kapitein gewaarschuwd.

Deze kwam op de brug, en vroeg, toen hij zag, dat de *Waterland* N.W. ½ N. per kompas voorlag, hoe men aan die koers kwam, waarop geantwoord werd, dat zij zóó was overgegeven.

Na bij de roergangers en den eerste-stuurman inlichtingen te hebben ingewonnen over den sedert 3.35 gestuurden koers, en de log afgelezen te hebben, kwam hij tot de slotsom, dat men 22 mijlen in een verkeerden koers had afgelegd; hij berekende, dat hij door 5 mijlen W.Z.W. ¾ W. magnetisch te sturen weder op den goeden koers (W.N.W. magn.) zou

terugkomen, in aanmerking nemende, dat er een sterke stroom om de Zuid liep, en deed dien koers dan ook sturen.

Te 6.15 was het dik van mist geworden. De vaart werd verminderd, het miststein werd gegeven, een uitkijk werd op den bak geplaatst. Te 7.5 werd het lood geworpen en voorts gedurig gelood. Toen men om 7.15 $6\frac{1}{2}$ vadem water gelood had, werd W. $\frac{3}{8}$ Z. magnetisch gestuurd om in 8 vadem te komen en te ankeren, doch plotseling zag men verkleuring van het water en, niettegenstaande onmiddellijk werd achteruitgeslagen, liep het schip vast.

Te 8.15 kwam het schip door uitpompen weder vlot en ging men voor anker. Bij het opklaren bleek, dat het schip ongeveer 2 mijlen N.O. van Sutton on Sea aan den grond was geloopen.

Schade van beteekenis heeft het ongeval niet te weeg gebracht en het schip is met eigen middelen vlot gekomen.

Op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepsvaart, nadat een voorloopig onderzoek had plaats gevonden, de oorzaken van het hiervoren vermeld ongeval nader te onderzoeken, en aan dat onderzoek wijdde de raad zijne openbare zittingen van 24 November, 6 December en 15 December 1910, waarin als getuigen werden gehoord: Pieter van der Meer, gezagvoerder; Cornelis Visser, eerste-stuurman; Anne Wijtsma, tweede-stuurman; Otto Fäger, walkapitein.

Ook werd kennis genomen van de scheeps- en machinekamerjournalen aan boord van het stoomschip *Waterland* gehouden.

Hoe het kon gebeuren, dat het schip na van Outer-Dowsingvuurschip afgelegd te hebben in den koers N.W. $\frac{1}{2}$ N. 22 mijlen, in den koers W.Z.W. $\frac{3}{4}$ W. (magn.) 5 mijlen en in den koers W. $\frac{3}{8}$ Z. (magn.) 2 mijlen, nabij Sutton on Sea aan den grond liep, dat ongeveer 25 mijlen Zuidwestelijk gelegen is van de plaats die het gegist bestek aangeeft, is niet opgehelderd.

De gezagvoerder verklaarde, dat de stuurtafel, opgemaakt toen de kompassen het laatst geregeld waren, niet deugde, doch gaf geene reden van ondeugdelijkheid op. Naar de deviatie werd gegist, hoezeer er alleszins gelegenheid bestaan heeft, die door opname van hemellichamen te bepalen.

Gewezen op de volstrekt onvoldoende en slordige wijze van invulling der journalen, die door hem medegeteekend waren, wees de gezagvoerder de aansprakelijkheid voor den inhoud af met de mededeeling, dat hij herhaaldelijk op verbetering

bij den stuurman had aangedrongen, doch dat deze het niet beter kende en hij, reeds met de geheele bemanning, die in het geheel niet voor hare taak berekend, tuchteloos en drankzuchtig was, in strijd levende, den stuurman maar gespaard had en dien ter wille had medegeteekend.

Ook die stuurman Cornelis Visser zou een dronkaard en niet wel bij het hoofd zijn.

Gemelde stuurman loochende de juistheid van des gezagvoerders oordeel, legde een aantal gunstige getuigschriften omtrent zijn gedrag en bekwaamheid over van Nederlandsche en Engelsche gezagvoerders en daaronder een van den gezagvoerder van het stoomschip *Waterland*, afgegeven den dag vóór diens verhoor voor den Raad voor de Scheepvaart, houdende, dat stuurman Visser „getoond heeft in alle opzichten het vertrouwen waard te zijn'', waarom hij hem bij alle belanghebbenden aanbeval.

Stuurman Visser deelde den raad mede, dat hij wel gewoon is zich te overtuigen, of de roerganger de opgegeven koers stuurt — herhaling van het roercommando door dezen geschiedt niet aan boord van het stoomschip *Waterland* — doch dat hij, nadat hij met den kapitein de koers Outer-Dowsing-Spurn had vastgesteld, op de brug komende, den roerganger den nieuwen koers had opgegeven, maar niet heeft opgelet, of deze ook gestuurd werd, daar de lichten van visschersschepen in het gezicht kwamen, die zijne aandacht vorderden.

Hij meent zich te herinneren, dat hij den roerganger den in de kaart afgezetten magnetischen koers, als kompaskoers heeft opgegeven.

In het journaal vermeldde hij als gestuurd, gedurende de hondenwacht W.N.W. $\frac{1}{8}$ W. p. k. met eene totale miswijzing van 15° Westering, welke kompaskoers door hem tot N. 85° W. rw. wordt herleid; verheid bij dezen koers is 16 mijlen.

Volgens het journaal wordt dan 8 mijlen in peiling van het vuurschip Outer-Dowsing gestoomd, daarna 7 mijlen — dat is bij een $7\frac{1}{2}$ tot 8 mijls vaart, ongeveer een uur — N.W. $\frac{1}{2}$ N. p. k.

Deze laatste koers wordt tot een waren koers herleid van N. 62° W., door rekening te houden met eene variatie van 14,5° Westering en eene deviatie van 3° W. Om tot totale miswijzing te komen wordt op 5° stroom gerekend.

Een oorzakelijk verband tusschen de scheepsramp en eenige gedraging van gezagvoerder en stuurlieden valt niet aan te toonen; wèl is de indruk bij den raad gevestigd, dat bij den

gezagvoerder en bij de stuurlieden zorgeloosheid de plaats inneemt van bedachtzaamheid.

Het vaststellen en volgen van eene koerslijn zonder zich te hebben vergewist van de ligging der afgevaren plaats, het sturen op een kompas, welks deviatie men niet kent, en het niet vaststellen dier deviatie, het opgeven van een magnetischen koers aan een roerganger, het niet controleeren of de opgegeven koers gestuurd wordt, het niet nagaan of de gestuurde kompaskoers naar de bestemmingsplaats voert, het niet verbeteren van het gegist bestek door peiling van bekende punten en hemellichamen zijn verzuimen, die door het onderzoek aan het licht zijn gekomen, en die den raad tot zijn oordeel hebben gebracht.

Den gezagvoerder P. van der Meer, die op stuurlieden, machinisten en bemanning en op de inrichting en uitrusting van het schip zooveel aan te merken had, treft het verwijt, dat door hem niets is verricht om slechte gevolgen van dien misstand te voorkomen.

Aldus gedaan op 15 December 1910 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter: W. Allirol, C. L. J. Kotting, leden: H. de Booy, D. H. Hinlopen, plaatsvervangende leden; E. Deddes, buitengewoon lid; H. de Jongh, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 30 December 1910.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, C. L. J. KOTTING.
,, H. DE JONGH.
,, E. DEDDES.
,, HINLOPEN.
,, H. DE BOOY.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:

RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Zondag 5 en Maandag 6 Februari 1911, n°. 31.

N°. 12.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart betreffende de aanvaring dd. 14 Augustus 1910 tusschen het Nederlandsche stoomschip *Ocean* en het Noorsche stoomschip *Hörda*.

Het Nederlandsche tankstoomschip *Ocean*, metende 2560 bruto R. T. en 1636 netto R. T., onderscheidingsletters P.N.G.K., toebehoorende aan de te Rotterdam gevestigde reederij American Petroleum Company, bemand met dertig koppen en gevoerd door kapitein Herman Bangert, vertrok 13 Augustus 1910 te 2.30 n.m. in ballast van Antwerpen naar Batoum. Na den volgenden dag te 1.55 v.m. het Ruytingen-vuurschip op 5 mijlen en te 3.05 v.m. Sandetti op 1½ mijl afstand te zijn gepasseerd, werd te 4.07 v.m. East Goodwin dwars op 2½ mijl afstand gepeild. Het weder was helder, doch meende men in de kim vooruit een mistbank te bespeuren. Het schip liep 8½ mijl en lag W.Z.W. per kompas voor; de zee was kalm, en er stond geen wind. Op de bak deed M. C Castricum als uitkijk dienst; J. van der Sloot, 2de-stuurman, had de wacht op de brug, waar zich te 4.15 v.m. de gezagvoerder bij hem voegde. Nog bevonden zich op de brug K. Bebenroth en G. J. L. Freund, de laatste dienstdoend als roerganger. Te 4.35 v.m. — het was reeds daglicht — werd op circa één streek over S.B.boeg eene stoomfluit gehoord zonder dat het schip, dat dit sein gaf, werd gezien. Wel werd vooruit op circa 1 Engelsche mijl afstand een medeliggend stoomschip gezien, doch men nam aan, dat gezegd sein niet van dit schip kon zijn. Onmiddellijk werd de telegraaf op „geef acht'' gezet. Te 4.36 v.m. werden de machines op halve kracht gezet en een lange stoot op de stoomfluit gegeven. De *Ocean* voer ook toen nog in helder weder. Inmiddels zag men het medeliggend stoomschip in den mist verdwijnen. Toen men te 4.37 v.m. daarop ook zelf den mist invoer, werd de machine op zacht aan gezet en werden mistsignalen gegeven. Men liep toen een driemijls vaart. Toen onmiddellijk daarop weder eene stoomfluit 1 à 2 streken op S.B.boeg werd gehoord, zonder dat nog een schip werd waargenomen, werd de machine gestopt en dadelijk daarop onder het geven van drie

korte stooten op de fluit volle kracht achteruit geslagen. Daarop doemde op 3 streken over S.B.boeg een schip uit den nevel op, dat te 4.39 met zijn S.B.boeg de *Ocean* aan S.B. in de midscheep onder een hoek van ca. 45 graden aanliep. De aanvaarder bleek het Noorsche stoomschip *Hörda*. De plaats van aanvaring is gelegen tusschen East Goodwin en de boei en wel 1 à 2 mijlen ten Westen van deze laatste. De uurwerken aan boord van de *Ocean* wezen Vlissinger tijd aan. Terstond na de aanvaring werd de schade opgenomen en bevonden, dat water gemaakt werd in tank 1 en 2 en boven het tusschendek een gat was ontstaan. Daar dit gat echter boven de waterlijn was en er geen gevaar voor zinken bestond, werd, nadat men, toen circa 15 minuten na de aanvaring de nevel wat was opgeklaard, van de *Hörda* had vernomen, dat ook daar aan boord geen gevaar voor zinken bestond, besloten naar Rotterdam te stoomen, alwaar men te 8 n.m. van denzelfden dag arriveerde.

Het Noorsche stoomschip *Hörda*, thuisbehoorende te Bergen, bemand met 25 koppen, gevoerd door kapitein Trygve Diesen, inhebbende ongeveer 4220 tons lading, was 29 Juli 1910 van Stratoni vertrokken met bestemming naar Stettin. Den 13den Augustus te 12.07 v.m. werd St. Catherin's Point op 1½ mijl afstand gepasseerd. Soms had men mistvlagen, als wanneer vaart geminderd en de voorgeschreven geluidseinen gegeven werden. Den 14den te 3.15 v.m. hoorde men het knalsignaal van Dover Admiralty Pier dwars. Het was toen mistig, de machines gingen halve kracht en koers werd veranderd van N.O. ¾ O. tot O. t. N.

Er woei een flauw koeltje, de zee was kalm. Te 3.55 v.m. werd het South Goodwin-vuurschip gepeild in het N. t. W. op 1½ mijl afstand.

De machines werden op volle kracht vooruit gezet. Te 4.05 v.m. werd het plotseling weder mistig en werd zacht aan gedraaid en geregeld mistseinen gegeven. Te 4.10 v.m. werd een weinig over S.B.boeg een lange stoot op een stoomfluit gehoord. Onmiddellijk werd gestopt en een lange stoot op de fluit teruggegeven. Na een korte poos werd op de *Hörda* weder een lange stoot gegeven en op gelijke wijze door het andere schip beantwoord. Nog eens werd deze wisseling van signalen in gelijke volgorde herhaald. Toen het andere schip aldus zijn laatsten stoot op de fluit gaf, werd het aan B.B. van de *Hörda* op korten afstand zichtbaar; het toonde zijn B.B.boeg en lag ongeveer in een aan dien van de *Hörda* overgestelden koers. Terstond werd aan boord der *Hörda*

onder het geven van een korten stoot op de stoomfluit S.B. roer n. c. gegven. Hoewel terstond daarop onder het geven van het voorgeschreven sein met volle kracht achteruit werd geslagen, kon eene aanvaring niet meer worden voorkomen. Toch werd nog getracht door het geven van B.B. roer n. c. en door daarbij de machines vooruit te doen draaien de aanvaring te ontgaan, althans haar kracht te verminderen. Toen ook deze manoeuvre geen effect meer kon hebben, werden de machines gestopt. Onmiddellijk daarop volgde de botsing. Het andere schip, later de *Ocean* gebleken, trof met zijn S.B.zijde ter hoogte van achter de midscheeps den steven en S.B.boeg van de *Hörda*. De schepen kwamen onmiddellijk vrij van elkaar. Hoewel de stoot hevig was geweest, bleek er geen onmiddellijk gevaar voor zinken; alleen de voorpiek lekte. Gepoogd werd de *Ocean* te praaien, hetgeen na eenig manoeuvreeren geluke. Ook dit schip bleek niet in gevaar. De *Hörda* zette daarop koers naar Dover.

Tijdens de aanvaring was het daglicht; de *Hörda* had intusschen hare lantaarns nog brandende. Vóór en tijdens de aanvaring bevonden zich kapitein Diesen met den 1ste-officier Frederick Arentz op de brug; twee matrozen stonden op den bak op uitkijk, een ander had de wacht aan het roer.

Door den inspecteur voor de scheepvaart in het 2de district werd op 16 Augustus een voorloopig onderzoek naar de oorzaken van de hiervoren omschreven scheepsramp ingesteld.

Overeenkomstig het voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart dd. 19 Augustus 1910, besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 20 Augustus 1910, dat ook de raad een onderzoek naar deze ramp zou instellen.

Dit onderzoek werd aangevangen en beëindigd ter openbare zitting van 30 December 1910.

Toen werd voorlezing gedaan: 1°. van een door den inspecteur voor de scheepvaart in het 2de district opgemaakt afschrift van het journaal, aan boord van de *Ocean* op haar voormelde reis gehouden; 2°. de scheepsverklaring, op 14 Augustus 1910 door gezagvoerder en bemanning van het stoomschip *Hörda* ten overstaan van den Noorschen viceconsul te Dover afgelegd, en 3°. een door dien vice-consul opgemaakt uittreksel van het dek- en machinekamerjournaal, aan boord van het stoomschip *Hörda* gedurende zijne voormelde reis gehouden.

Nog werd voorlezing gedaan van de verklaringen der in voorloopig onderzoek onder eede gehoorde getuigen Marinus Charles Castricum en Volkert Hendrik Meppelaar.

Als getuigen werden gehoord Herman Heinrich Bangert,

gezagvoerder, buiten eede, en Jacob van der Sloot, stuurman, onder eede.

Het vorenstaande relaas der feiten is aan het zooeven genoemde bewijsmateriaal ontleend.

De beide gezagvoerders verwijten elkaar te veel vaart te hebben geloopen, doch meent de raad dit niet als bewezen te moeten aannemen. Volgens de verklaring van zijde der *Hörda* zou de *Ocean*, toen zij op B.B.boeg van dit schip zichtbaar werd en dit laatste voor haar naar S.B. uitweek, zelf naar B.B. zijn uitgeweken. Ook deze manoeuvre acht de raad niet bewezen en niet waarschijnlijk.

Het verschil in de tijdopgaven der beide schepen legt geen gewicht in de schaal en wordt bovendien goeddeels verklaard doordat de *Ocean* den tijd had van Vlissingen en de *Hörda* van een Westelijker gelegen plaats.

Naar 's raads oordeel is de aanvaring te wijten aan den mist. Het is niet gebleken, dat een der schepen, toen zij elkaar hoorden, heeft nagelaten met voorzichtigheid te manoeuvreeren.

De raad wil intusschen niet nalaten er op te wijzen, dat de gezagvoerder van de *Ocean* in overeenstemming met art. 16 van het reglement en beter gehandeld zou hebben, indien hij, toen hij vooruit het geluidsein van een ander schip hoorde, zonder dat hij deszelfs plaats met juistheid kon bepalen, terstond zijne machines gestopt had.

Dat juist aan die fout de aanvaring te wijten is geweest, acht de raad echter niet bewezen.

Aldus gedaan op 30 December 1910 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; E. Deddes, buitengewoon lid; jhr. L. P. D. Op ten Noort, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 6 Januari 1911.

(*get.*) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, J. LUYTJES.
,, H. C. HAACKE.
,, E. DEDDES.
,, C. L. J. KOTTING.
,, OP TEN NOORT.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:
C. HENNY.

4

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Zondag 5 en Maandag 6 Februari 1911, n°. 31.

N°. 13.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart betreffende de scheepsramp op 27 October 1910 overkomen aan het Nederlandsche stoomschip *Gamma*.

Het stoomschip *Gamma*, varende onder Nederlandsche vlag en zeebrief, onderscheidingsteeken N.S.G.H., behoorende aan de naamlooze vennootschap Vrachtvaart Maatschappij ,,Bothnia'', onder directie van B. J. van Hengel, in 1900 van staal gebouwd bij W. Gray & Co. Ld., te West-Hartlepool, geclasseerd bij Lloyds + 100 A.l., metende bruto 2115, netto 1336 R.T., vertrok op 28 September 1910 in ballast onder den gezagvoerder Folkert Visser en bemand met 21 koppen van Zaandam naar Archangel, ten einde aldaar eene lading hout in te nemen, bestemd voor Amsterdam.

Op 7 October was de bestemmingsplaats bereikt en op 25 October was de lading aldaar ingenomen.

Het schip is voorzien van een bijzonder certificaat van uitwatering voor het geval het hout als deklast vervoert; beperking van den tijd waarbinnen dat vervoer behoort te geschieden, is niet gemaakt.

Bij vertrek van Archangel bestond de lading uit ongeveer 986 standaards bezaagd hout, waarvan ongeveer 270 stand aan dek, de rest in de ruimen geladen was.

De deklast was vóór en achter ongeveer 12 voet hoog en was door Russisch werkvolk, daarmede vertrouwd, gestuwd onder toezicht van de stuurlieden der *Gamma*. De stutten voor de deklading, van onderen vastgezet in aan het dek bevestigde ijzeren potten, waren opzettelijk aangekocht en waren 3 × 9 c.M. dik en geplaatst op een onderlingen afstand van ongeveer 8 Eng. voet.

De stuurreepen konden van de deklading geen tegenstand ondervinden, de ingang van de volksverblijven was toegankelijk ook bij mogelijke verschuiving der deklading, die mede zoo geplaatst was, dat tanks en vullings gepeild en eene brandslang aangeschroefd kon worden.

Deze deklading was intusschen met kettingen gesjord, welke kettingen bevestigd aan een bout aan het luik, over den deklast heenliepen naar de andere zijde van het schip en aan een bout onder aan de verschansing vastgemaakt waren.

De tanks 1, 2, 3 en 4 waren vol; op zee heeft de gezagvoerder ook tank 5 doen oploopen, zoodat ongeveer 475 tons water ballast werd gevoerd. De vóór- en achterpieken, die nog ongeveer 130 ton bevatten kunnen, waren ledig.

Den dag van vertrek uit Archangel had men vrij goed weder en kon eene vaart van 8 tot 8½ mijl behouden worden, doch 26 October wakkerde de wind aan tot storm en begon de zee zeer hoog te loopen. De wind liep van het Z.W. naar het N.W. en daar de koers N.W. t. W. was, kon slechts weinig vaart geloopen worden.

Het middagbestek gaf als plaats van het schip aan 68° 52′ N.B. 38° 9′ O.L.

In den namiddag van 27 October was het vliegend stormweer met zeer hooge zee en voortdurend dik van sneeuw en hagelbuien. Zware brekers sloegen over het schip heen, zoodat aan stuurboord de voorste stutten der voordeklading zich begaven en een gedeelte van den voordeklast over boord ging.

Het volkslogies werd gesloten en verzekerd tegen het indringen van water; het volk moest in de midscheeps komen, daar het te gevaarlijk was zich naar voren te begeven.

Te 3 uur n.m. kwamen zware brekers over het schip, die eene ontzettende verwoesting aanrichtten. De fokkemast met want, tuig en raas ging met het grootste gedeelte van de voordeklast overboord, boven- en onderbrug werden zwaar beschadigd. Beide reddingbooten werden vernield en de bakboordsreddingboot aan stuurboord over boord geslagen. Machinekamer, stookplaats, kajuit en hutten sloegen vol water, de pompen raakten verstopt en konden slechts met moeite geklaard worden; de machine werd gestopt en men bleef drijvende.

Er stond 3 voet water in de machinekamer.

Ook de groote mast raakte ontzet en de meeste hoofdtouwen van het bakboordwant braken; van de achterdeklading woei en spoelde ook eene menigte hout over boord.

Toen den volgenden morgen het weder iets bedaarde, be-

merkte men, dat de fokkemast nog door het tuig aan het schip hing en daar van onder tegen aanstiet, waarom men hem kapte. Hoewel er nog zeer hooge zee stond, trachtte men in den morgen van 28 October weder eenige vaart in het schip te krijgen en stoomde men van 8.30 tot 10.15 volle kracht om de N.W. Toen werd men gewaar, dat het schip niet meer stuurde en bij nader onderzoek, dat het quadrant op dek lag en het roer heen en weer sloeg. De roerkoning bleek in het hennegat gebroken. Men stoomde langzaam vooruit om het zware slaan van het roer te voorkomen.

Den volgenden morgen te 8 uur werd scheepsraad gehouden en besloten de nog overgebleven deklading te werpen, om de stoomlieren op het achterschip voor het hulpstuurgerei te kunnen benutten en tevens het achterschip te lichten. Te dien einde werden ook de tanken 4 en 5 lediggepompt.

Den geheelen dag van Zaterdag 29 October lag men drijvende met gestopte machine bij harden wind en zeer woelige zee, zoodat het schip geweldig stampte en slingerde.

Te 6.30 zag men een wit licht, waarom vuurpeilen en blauwlichten werden afgestoken, ten teeken dat de *Gamma* hulpbehoevend was.

Te 8.30 werd de *Gamma* gepraaid door den stoomtrawler *Schleswig*, die den geheelen nacht in de nabijheid bleef.

Den volgenden morgen, Zondag 30 October, werd met den trawler afgemaakt, dat deze de *Gamma* hulp zou verleenen, ten einde de haven van Vardö (70° 20′ N. 31° O.) te kunnen bereiken.

Op Donderdag 3 November des voormiddags te 3.45 kwam men voor de haven van Vardö ten anker; te 7 uur werd de *Gamma* door de *Schleswig* en eene sleepboot binnengesleept en te 9 uur lag zij gemeerd.

Nu eens had de *Schleswig* van achteren gestuurd, dan weder had zij gesleept, nadat een vlot was gemaakt, dat achter de *Gamma* aan sleepte, om het schip rustiger op zee te doen liggen.

Te Vardö is voor den vice-consul der Nederlanden scheepsverklaring afgelegd.

Het bleek, dat daar geene gelegenheid bestond de schade aan het roer afdoende te herstellen, waarom de gezagvoerder een gat in de klik van het roer deed hakken, waarop eene zware sluiting gemaakt werd. Daarop werden stalen reepen gestoken, die door blokken aan de campagne bevestigd naar de midscheeps liepen, waar zij op de stuurreepen gestoken werden, zoodat weder gestuurd kon worden.

Den 14den November werd Vardö verlaten en koers gesteld naar Trondjem, dat op 20 November bereikt was. Daar is de fokkemast door een houten noodmast vervangen en is een nieuw roer ingezet, waarna op 10 December de reis naar Amsterdam kon worden voortgezet, waar men 16 December aankwam.

Op 17 December werd door den inspecteur voor de scheepvaart in het eerste district een voorloopig onderzoek naar het gebeurde ingesteld.

In afwijking van het voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 21 December 1910 tot het houden van een onderzoek, dat in 's raads openbare zitting van 27 December 1910 werd aangevangen en beëindigd.

De gezagvoerder Folkert Visser werd alstoen als getuige gehoord; voorlezing is gedaan van de verklaringen door Age Johannes Jongman, eerste-stuurman; Piet Foppe Buil, tweede-stuurman; Pieter Schaap, derde-stuurman; Johan Theodoor Nollen, eerste-machinist; Charles Thomas van Goor, tweede-machinist, en Gerrit Frederik de Ronde, matroos, voor den inspecteur voor de scheepvaart afgelegd, terwijl is kennis genomen van het betrekkelijk gedeelte van het scheeps- en havenjournaal en van de scheepsverklaring te Vardö afgelegd.

Aan des gezagvoerders getuigenis en de evengemelde bescheiden is de hiervoren in het kort medegedeelde beschrijving der scheepsramp ontleend.

Desgevraagd, verklaarde deze nog, dat hij zelf de hoogte van den deklast vaststelt en ter zake geen orders krijgt van de reederij. Hoewel hij 10 jaren in de houtvaart gevaren heeft, is het hem nog nooit voorgekomen, dat een deel der deklading verloren is gegaan, hoezeer hij menigmaal, zoowel in de Oostzee als in de IJszee, slecht weder heeft bijgewoond

Eene vorige maal thuisvarende van Archangel heeft hij wel de booten, maar geen deklading verloren. Zoo laat als ditmaal is hij nog nimmer vertrokken.

Voor het bezigen van zwaardere stutten voor den deklast verklaarde hij niets te gevoelen. Dat zou ten gevolge hebben gehad, dat de verschansing ontzet werd.

De omstandigheid, dat er geene zorglijnen aan het roer bevestigd waren, is oorzaak geweest, dat, toen het quadrant van den roerkoning was afgebroken, het roer niet meer benut kon worden. Ook waren aan het roer geen oogen, waardoor zorglijnen hadden kunnen worden geschoven.

De raad is van oordeel, dat de hiervoren omschreven scheepsramp zijne oorzaak vindt in het voeren van een, het jaargetijde in aanmerking genomen, te hoogen deklast.

Het breken van het roer moet in verband gebracht worden met het dwarszee vallen van het schip, wat om den hoogen deklast niet te voorkomen was.

Hij ziet in het gebeurde zijne meening bevestigd, uitgesproken naar aanleiding van de ongevallen, overkomen aan de stoomschepen *Farmsum* (1910, n°. 46) en *Marken* (1911, n°. 7).

Ook hier dient er op gewezen te worden, dat de gezagvoerder Folkert Visser onder zeer hachelijke omstandigheden zijn schip in behouden haven heeft gebracht, doch dat het gevaar van het voeren van een hoogen deklast in de Noordelijke IJszee, in het laatst van October, door hem is onderschat.

Het aanbrengen van oogen op het roer om in geval van nood daardoor zorglijnen te kunnen scheren, komt den raad wenschelijk voor.

Aldus gedaan op 27 December 1910 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, W. Allirol, J. Luytjes, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; C. M. van Rijn, E. Deddes, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 6 Januari 1911.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, H. C. HAACKE.
,, J. LUYTJES.
,, C. L. J. KOTTING.
,, W. ALLIROL.
,, VAN RIJN.
,, E. DEDDES.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:

C. HENNY,

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Vrijdag 17 Februari 1911, n°. 41.

N°. 14.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart betreffende het ongeval op 18 November 1910 overkomen aan het Nederlandsche schoenerschip *Dina*.

Het schoenerschip *Dina*, voorzien van een Nederlandschen zeebrief, voerende de Nederlandsche vlag, in het bezit van een door de scheepvaartinspectie in Nederland afgegeven certificaat van zeewaardigheid, in 1898 te Martenshoek van staal en ijzer gebouwd, metende 165 bruto, netto 134 R.T., onderscheidingsteeken N.M.D.Q., gezagvoerder en eigenaar Geert Duut, wonende te Groningen, vertrok in het laatst van October 1910, bemand met schipper, stuurman, lichtmatroos en kok, met des schippers vrouw als passagier, in ballast van Rostock naar Karlshamn (zuidkust van Zweden) om op verschillende kustplaatsjes in de buurt eene lading straatkeien in te nemen bestemd voor Hamburg.

De schipper was in het bezit van een dienstdiploma voor de groote zeilvaart, de overige leden der bemanning, zelfs de stuurman, verstonden ook niet de eerste beginselen der theoretische zeevaartkunde.

Zonder ongeval kwam men te Karlshamn aan (56° 10′ 30″ N., 14° 52′ W.) en liet zich van daar door eene sleepboot brengen naar de eerste laadplaats Puka Vik (56° 9′ 5″ N., 14° 14′ W.), loste daar de ballast en nam ongeveer 60 000 K.G. steen in.

Van Puka Vik is men naar Munkehus gestevend en van daar naar Gunnon, beide plaatsjes gelegen tusschen Puka Vik en Karlshamn, waar onderscheidenlijk 120 000 en 60 000 K.G. steen werd ingenomen.

Toen lag het uitwateringsmerk ten naastebij aan, en op 18 November 1910 aanvaardde de *Dina* de reis naar Hamburg.

Te Puka Vik en Karlshamn waren loodsen verkrijgbaar, doch de gezagvoerder wilde van den goeden wind gebruik maken en daarom niet op de aankomst van een loods wachten; hij meende ook in eene te Rostock gekochte kaart een voldoende hulpmiddel te hebben voor eene veilige vaart en vertrok zonder loods.

In de baai tusschen Lister-punt en Sternö, waaraan Gunnon is gelegen, liggen op ongeveer twee Engelsche mijlen afstand van Sternö de Rocke-grund en de Kyrke-grund, twee ondiepten, gemerkt door boeien, waarop bij laagwater 4 tot 5 voet water staat.

Des morgens te 8 uur ging men onder zeil, bij handige koelte uit het O. t. Z. Het was goed weder, het schip was geheel zeewaardig en de luiken waren naar behooren geschalkt.

De schipper achtte het na raadpleging der kaart het beste oostelijk van de bovenvermelde ondiepten te zeilen, om in volle zee te komen, en hield daarom de beide kopbakens van Rocke- en Kyrke-grund ver aan stuurboord.

Te ongeveer 10.30 liep het schip in de midscheeps vast, de lichte zeilen werden dadelijk neergehaald, maar het bleef geboeid zitten. Daarop heesch men twee vlaggen, om hulp te verkrijgen.

Tegen den middag kwam eene motorloodsboot met een lichter en een sleepbootje van Karlshamn, men begon onmiddellijk de lading uit het voorschip te lossen en deed de sleepboot en de motorboot aan het achterschip trekken, met dat gevolg, dat het schip te 4 uur weder vlot was en naar de reede van Karlshamn kon worden gesleept.

Aldaar bleek, dat het schip lekte, en werd een zak met cement aangewend om het lek te dichten; op advies van de experts van assuradeuren is het schip toen naar Hamburg gesleept, alwaar het behouden is aangekomen.

Naar aanleiding van dit ongeval werd door den inspecteur voor de scheepvaart in het derde district een voorloopig onderzoek ingesteld; de hoofdinspecteur voor de scheepvaart deed 3 Januari 1911 het voorstel aan den Raad voor de Scheepvaart de zaak nader te onderzoeken, met welk voorstel eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart, 6 Januari 1911 vergaderd, zich vereenigde.

Het onderzoek werd in 's raads openbare vergadering op 13 Januari 1911 aangevangen en beëindgd; de schipper Geert Duut en de bestman Hendrik Jan Brust werden als getuigen gehoord.

De schipper had geen journaal overgelegd, hetgeen, naar hij beweerde, in het schip geborgen was, dat te Harburg aan de Elbe gedurende de wintermaanden is opgelegd.

Lengte en breedte van de afgevaren plaats, Gunnon, konden dientengevolge niet met juistheid worden vastgesteld, daar de gezagvoerder die uit het hoofd niet wist op te geven. Ook is niet overgelegd de mede aan boord gebleven Duitsche kaart, welke de schipper zou gebezigd hebben, die op grooter bestek was, dan de hem ter voorlichting van den raad voorgelegde Engelsche Admiraliteitskaart, en naar zijn zeggen ook nauwkeuriger was.

Uit welken hoek de wind woei, toen het ongeval plaats vond, is twijfelachtig. Bij het voorloopig onderzoek gaf de schipper aan O. t. Z., ter zitting noemde hij N.O. en verklaarde Z. Z. O. gestuurd te hebben.

Bij zijn verhoor bleek, dat de schipper voor het vertrek van Gunnon zich ter plaatse niet vergewist heeft, of de door hem gekozen zeeweg, voerende om de Oost, de veiligste was. Hij heeft, op het gezicht sturende, getracht de hoogte te houden, maar is blijkbaar door den stroom om de West gedreven.

De schipper verklaarde, den stuurman omtrent den te sturen koers geraadpleegd te hebben, welke stuurman bij onderzoek bleek niet op eene zeekaart te kunnen lezen en zich ten eenenmale onbekwaam verklaarde een schip over zee te brengen.

Voor den inspecteur voor de scheepvaart had hij verklaard, dat de loods dien hij te Karlshamn gesproken had, te kennen had gegeven, dat het bebakend vaarwater aan de westzijde van de Rocke- en Kyrke-grund was.

De gezagvoerder erkende geweten te hebben, dat het wester vaarwater betond was, doch had met het oog op den wind en de ruimte daarvan het oostelijke vaarwater verkozen.

Ter zitting van den raad is er den schipper aanmerking op gemaakt, dat hij in strijd met art. 11 van het Koninklijk besluit van 22 September 1909 n°. 315, met de *Dina* zee heeft gekozen zonder den expert van het bureau ,,Veritas'', dat het schip geclasseerd heeft, te hebben gehoord, en hem gewezen op zijne aansprakelijkheid voor de veilige navigatie, welke niet wordt opgeheven door de toestemming van assuradeuren om met het schip zee te kiezen.

De raad is van oordeel, dat de schipper het verkeerde vaarwater gekozen heeft. Hij had westelijk van Rocke-grund en Kyrke-grund dienen te blijven.

De schipper is op goed geluk en op het gezicht in zee gegaan in stede van van te voren door het vragen van inlich-

tingen zich te vergewissen, waar hij veilig gaan kon, dan wel een loods of een landverkenner mede te nemen, en vermoedelijk door den stroom om de West gezet.

Het oostelijk vaarwater kiezende, had hij in elk geval oostelijker moeten sturen.

Aldus gedaan op 13 Januari 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, L. Roosenburg, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; G. H. Bakker, J. Mooi, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 17 Januari 1911.

(get.) Th. B. Pleyte.
,, W. Allirol.
,, C. L. J. Kotting.
,, H. C. Haacke.
,, L. Roosenburg.
,, J. Mooi.
,, G. H. Bakker.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift,
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Zondag 19 en Maandag 20 Februari 1911, n°. 43.

N°. 15.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende de aanvaring op 17 September 1910 tusschen het stoomschip *Ary Scheffer* en den vischlogger *Zorg en Vlijt* SCH. 274.

Het stoomschip *Ary Scheffer*, behoorende aan de Hâvre Stoomvaartmaatschappij voorheen Cornelis Balguérie & Zoon, gevestigd en kantoor houdende te Rotterdam, voorzien van een Nederlandschen zeebrief en voerende de Nederlandsche vlag, gebouwd in 1904 te Amsterdam onder Lloyds toezicht, geclasseerd als + 100 A 1, metende 642 bruto en 372 netto R.T., onderscheidingssein N.F.V.T., voorzien van een Nederlandsch bewijs van zeewaardigheid, beladen met stukgoed, bemand met 15 koppen en 1 passagier aan boord hebbende, vertrok op 17 September 1910 des avonds te half zeven van de kade te Rotterdam met bestemming naar Hâvre, op welke plaats het een geregelden goederen- en personendienst onderhoudt.

Te 8 uur was de Hoek van Holland bereikt; aan de berghaven aldaar werd gestopt om den rivierloods gelegenheid te geven van boord te gaan.

Even voorbij Maassluis was de *Ary Scheffer* het naar buiten gaande Duitsche stoomschip *Vesta* op en voorbij geloopen.

Er stond eene flauwe koelte uit het N. O., het vurenzicht was goed, er liep in den waterweg eenige ebbe.

Na den loods afgezet te hebben, werd volle kracht vooruitgeslagen in peiling der verschillende vuren; van de geleidelichten was Noord een weinig open.

Even voorbij de berghaven nam men een streek over stuurboordsboeg het groene licht van een zeilschip waar, dat men groen op groen dacht te passeeren.

Op de brug der *Ary Scheffer* was de gezagvoerder Simon Hendrik Schol met den roerganger Albert van Gemmingen, op den bak stond de bootsman Leendert Barendrecht op den uitkijk.

Koers en vaart der *Ary Scheffer* werd behouden totdat het zeilschip plotseling zijn roode vuur toonde en het groene geheel verdween.

Kapitein Schol gaf onmiddellijk stuurboordroer n. c. en gaf een stoot met de stoomfluit, waarop het zeilschip dadelijk weder groen toonde.

Nu was het voor de *Ary Scheffer* te laat om naar bakboord uit te wijken. Haar gezagvoerder deed nog meer stuurboordroer n. c. geven, kondigde dit aan met een stoot op de fluit, en deed volle kracht achteruit slaan, doch het zeilschip werd aan stuurboordsvoorschip aangevaren.

De *Ary Scheffer* liet bakboordsanker vallen, maar het schip draaide niettemin naar den noorderwal en liep op de steenen.

De bootsman ijlde naar het achterschip om bakboordsreddingboot te strijken tot hulpverleening aan de opvarenden van het zeilschip, waarvan er enkele overgesprongen waren op de *Ary Scheffer*, doch de hulp bleek niet noodig, men had zich reeds in eigen boot gered. De *Ary Scheffer* kwam achteruitslaande, weldra vrij van de noorderpier en keerde naar den Hoek van Holland terug.

Het zeilschip, dat gebleken was de logger *Zorg en Vlijt* SCH. 274 te zijn, was langs de *Ary Scheffer* gevallen, had den wind over stuurboord in de zeilen gekregen en was een eind westelijker dan de *Ary Scheffer* tegen de noorderpier geloopen en aldaar in ondiep water gezonken.

Dit is de toedracht der zaak, gelijk zij is wedergegeven in het journaal der *Ary Scheffer* en de scheepsverklaring door hare bemanning op 19 September 1910 te Hâvre afgelegd voor den vice-consul der Nederlanden.

De bemanning der *Zorg en Vlijt* geeft eene andere lezing van het geval.

Dit schip, toebehoorende aan den heer Albert de Jong te Scheveningen, een houten logger, in 1885 gebouwd, metende 75,65 bruto R.T., bestemd voor de zeevisscherij, voer, thuis varende van de vischgronden, bemand met 13 koppen, met 21 last of 339 kantjes haring aan boord, in den avond van 17 September 1910 te ongeveer 8 uur den nieuwen waterweg binnen. Alle zeilen waren gezet. Boord- en heklichten waren helder brandende. Komende uit de Noord, heeft de schipper, zelf aan het roer staande, het Noorderhoofd zeer kort gerond

en daarna opgeloefd naar de noorderpier daar er ebtij liep en hij tegen de noorderpier minder last zou hebben van het afloopend tij.

Voor op het schip stonden de matrozen Pieter en Gijsbert Buys en Albert de Jong op den uitkijk. Men voer tusschen de zwarte tonnen en de noorderpier en op 12 tot 14 meter afstand van laatstgenoemde.

Men zag het groene licht en het topvuur van eene stoomboot aan lij vooruit, en de schipper dacht, dat de stoomboot hem aan stuurboordszijde zoude passeeren, waartoe de lijn der geleidelichten en de zwarte tonnen bovendien alle aanleiding gaven.

Dicht langs den noordwal sturende, vreesde de schipper op een gegeven oogenblik op de steenen te zullen loopen, waarom hij $\frac{1}{4}$ streek naar stuurboord uithield.

Toen hij twee meter verder van den noorderpier af was, stuurde hij weder zijn vorigen koers en liep noordelijk langs de zwarte ton n°. 1, die hij op ongeveer 50 meters afstand had.

Toen hij tusschen ton I en II was, liet het stoomschip plotseling ook zijn roode licht zien. Het draaide almeer naar stuurboord uit, zonder eenig fluitsignaal te geven, zoodat eene aanvaring onvermijdelijk werd. Op het laatste oogenblik haalde hij het roer nog over naar stuurboord, maar het mocht niet baten. Zijn schip werd aangevaren en oogenblikkelijk op de noorderpier gezet, waar het gezonken is.

Dit is de toedracht der zaak, gelijk zij is wedergegeven in de scheepsverklaring door de bemanning van de *Zorg en Vlijt* afgelegd voor den kantonrechter te Schiedam.

Op 21 en 22 September 1910 werden door de inspecteurs voor de scheepvaart in het vierde en tweede district verklaringen afgenomen van de bemanningen der schepen, welke met elkander in aanvaring geweest zijn, en naar aanleiding van een voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 27 September tot het doen van een nader onderzoek.

Vermits de bemanning der *Zorg en Vlijt* gedurende de teelt op andere schepen werkzaam en meest buitengaats was, werd met de openbare behandeling der zaak tot na afloop van de teelt gewacht en had deze eerst plaats op 30 December 1910 en 6 Januari 1911.

De gezagvoerder der *Ary Scheffer* bleef bij de scheepsverklaring en met hem de als getuigen verhoorde personen van Leendert Barendrecht en Albert van Gemmingen; ook de schipper der *Zorg en Vlijt*, Simon de Graaf, en de matrozen

Albert de Jong, Pieter Buys en Gijsbert Buys, weken niet af van de verklaring door hen voor den inspecteur voor de scheepvaart afgelegd.

Gevraagd, of hij, toen de *Zorg en Vlijt* rood liet zien, niet naar bakboord had kunnen uitwijken, verklaarde de gezagvoerder der *Ary Scheffer*, dat het er allen schijn van had, als wilde het zeilschip vóór hem overloopen; hij had dan zeer veel moeten afhouden en had dan èn zijn schip èn de opstoomende *Vesta* in gevaar gebracht.

De schipper van de *Zorg en Vlijt*, er op gewezen, dat het onaannemelijk was, dat een volle vaart loopend stoomschip zonder noodzaak naar de noorderpier zou hebben afgehouden, was niet tot de erkentenis te brengen, dat hij zijn bakboordsvuur had laten zien.

's Raads voorzitter begaf zich op 4 Januari 1911, bijgestaan door den secretaris en het buitengewoon lid E. Deddes, naar den Hoek van Holland: de plaats van het ongeval werd opgenomen en aangewezen door Jan Nieman, uitvoerder der Nieuwe Bergingmaatschappij te Maassluis. Door dezen werd eene beëedigde verklaring afgelegd, houdende, dat op Zaterdagavond 17 September 1910 de heer Das, vertegenwoordiger dier Maatschappij te Hoek van Holland, hem getelephoneerd had, dat er een logger aan den grond zat, dat hij na bekomen opdracht van de reederij te Scheveningen met een blazer en eene sleepboot naar de plaats des onheils gegaan was en het schip had gevonden, zittende op ongeveer 5 meter van de noorderpier tusschen bolbaken 3 en 4, dat het met den kop naar het Oosten lag en een anker er aan bevestigd was.

In 's raads zitting van 6 Januari 1911 werd nog als getuige gehoord Harmen van der Meulen, zeeloods, wonende te Rotterdam, die op 17 September 1910 het Duitsche stoomschip *Vesta* naar buiten had geloodst. Bij de Berghaven voer de *Ary Scheffer* 250 tot 300 meter vóór de *Vesta* uit. Zij was aan stuurboordszijde van de *Vesta*, die de geleidelichten Noord open had. De loods was met een stuurman op de brug der *Vesta;* later kwam daar ook de kapitein.

Binnen de pieren werd men het groene licht van een zeilschip gewaar, dat ongeveer op de tonnenlijn voer, ongeveer 80 meter van de noorderpier verwijderd.

De *Ary Scheffer* vervolgde haar weg. Toen zij bij zwarte ton II gekomen was, liet het zeilschip plotseling rood zien, waarop de *Ary Scheffer* naar stuurboord uitweek en een fluitsein gaf.

Daarop vertoonde het zeilschip weder zijn groene vuur en

verdween achter de *Ary Scheffer*. Hij heeft gehoord, dat de *Ary Scheffer* het anker liet vallen en zag den logger afdrijven naar de noorderpier, waar hij tusschen het 3de en 4de bolbaken aan den grond liep. De logger moet ongeveer 2 streek uit zijn koers gegaan zijn toen hij zijn roode licht toonde en werd aangevaren ongeveer op de tonnenlijn.

Met deze verklaring in overeenstemming zijn de verklaringen op 19 December 1910 in voorloopig getuigenverhoor in tegenwoordigheid van de procureurs der partijen afgelegd voor een rechter uit de arrondissements-rechtbank te Rotterdam, mr. M. Polak, door Heinrich Gerhard Bauer, gezagvoerder, en Johann Fririch Hilgerloh, stuurman van het Duitsche stoomschip *Vesta*, waarvan in 's raads zitting door den gezagvoerder der *Ary Scheffer* het proces-verbaal werd overgelegd, hetgeen in het openbaar is voorgelezen. Deze getuigen hebben het groene licht der *Zorg en Vlijt* zien verdwijnen en het roode licht duidelijk te voorschijn zien komen, zij zagen daarop de *Ary Scheffer* naar stuurboord uitwijken en de *Zorg en Vlijt* weder groen toonen, hebben de fluitseinen gehoord en de gezagvoerder kon met den kijker ook het achteruitslaan waarnemen, en verklaren, dat de *Zorg en Vlijt* ongeveer op de tonnenlijn moet zijn geweest.

De raad achtte geene termen aanwezig tot het uitstellen van de verdere behandeling der zaak, ten einde alsnog te hooren Arie de Jel, gezagvoerder van het stoomschip *Duiveland* en Willem Das, scheepsreporter te Hoek van Holland, vermits de zaak hem voldoende toegelicht voorkwam.

Hij is op grond van zijn onderzoek en van de vernomen getuigenissen van oordeel, dat de *Ary Scheffer* geen schuld heeft aan het hiervoren omschreven ongeval. Dit is alleen te wijten aan de omstandigheid, dat de *Zorg en Vlijt* haar roode licht vertoond heeft.

Dat bracht voor de *Ary Scheffer* de verplichting mede naar stuurboord af te houden.

Toen de *Zorg en Vlijt* daarop weder groen toonde is door kapitein Schol alles gedaan wat in zijn vermogen was om de *Zorg en Vlijt* niet aan te varen.

De raad neemt aan, dat de *Ary Scheffer* de voorgeschreven fluitseinen heeft gegeven en achteruitgeslagen heeft en de noodige maatregelen heeft genomen tot bijstand van het aangevaren schip.

De door den schipper der *Zorg en Vlijt* gedane mededeeling, dat hij op twaalf tot veertien meters van de noorderpier voer en dat de *Ary Scheffer* buiten het vaarwater gekomen is

en zijn koerslijn is komen kruisen verdient geen geloof, omdat:

1. volmaakt onpartijdige getuigen verklaren, dat de *Zorg en Vlijt* ongeveer op de tonnenlijn voer;

2. de door schipper de Graaf opgegeven afstand van de noorderpier zóó gering is, dat aanraking met de steenen dan elk oogenblik gevreesd moest worden, en bovendien de luwte door den dam veroorzaakt te groot is, dan dat op zoo geringen afstand daarvan te zeilen zou zijn geweest;

3. de matroos G. Buys, met achterlating van zijn kind niet overgesprongen zoude zijn op de *Ary Scheffer*, indien men onmiddellijk naar den dam ware geduwd en in hare nabijheid ware aangevaren;

4. er geen enkele reden te bedenken is, die de *Ary Scheffer* aanleiding heeft kunnen geven het geheel vrij zijnde vaarwater te verlaten en zich binnen de tonnen te begeven.

Of de *Zorg en Vlijt* aan de *Ary Scheffer* de den waterweg uitvarende schepen haar roode licht heeft laten zien als gevolg van een opzettelijk roergeven door schipper de Graaf of als gevolg van het gieren van het schip, veroorzaakt door het ebbegetij, is niet vastgesteld kunnen worden.

Aldus gedaan op 6 Januari 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, L. Roosenburg, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; E. Deddes, J. G. T. Broekmeijer, G. Z. Jol, buitengewone leden; jhr. L. P. D. Op ten Noort, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 13 Januari 1911.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, E. DEDDES.
,, BROEKMEIJER.
,, G. Z. JOL.
,, OP TEN NOORT.
,, C. L. J. KOTTING.
,, H. C. HAACKE.
,, L. ROOSENBURG.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

N°. 16.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende het ongeval, op 31 December 1910 overkomen aan het Nederlandsche zeilschip *Berendina*.

In den nacht van 30 op 31 December 1910 werd door de lichtwachters op den Brandaris op Terschelling waargenomen, dat een schip op de Gronden in nood verkeerde en noodseinen gaf.

Dit feit werd op de gebruikelijke wijze ter kennis van de bevolking gebracht en spoedig was de bemanning der reddingsbooten en der sleepbooten van de reederij A. D. en C. E. Zur Mühlen bij de hand om bijstand te gaan verleenen.

Te vier uur namiddags van 31 December 1910 werd door de sleepboot *Simson* in de haven van Terschelling binnengesleept de Nederlandsche gaffelschoener *Berendina*, schipper Nicolaas Harm Wijnstok, die zware slagzijde had over bakboord, zoodat de luiken te water lagen en die aanzienlijke averij aan schip en inventaris had bekomen.

Op 2 Januari 1911 bevond zich de expert der scheepvaartinspectie in het derde district, T. L. Mellema, ter plaatse, welke vaststelde, dat het ruim geladen was met gestorte gerst, dat tusschen de oppervlakte der lading en het dek zich wanruimte bevond van dertig tot veertig centimeter hoogte en dat een langscheepsche geveling in de lading kon worden waargenomen, welke echter nog niet tot aan de oppervlakte der lading reikte.

Op 5 Januari 1911, toen de lading verwerkt was, zoodat het schip weder recht was komen te liggen, werd opnieuw een onderzoek ingesteld, nu naar het vrijboord van het schip, en bevonden, dat aan bakboord de zoetwaterlijn aanlag, aan stuurboord deze een centimeter onder water was.

Aangezien de middellijn van den cirkel van het merk op 33 c.M. van de deklijn bleek te zijn gelegen en de zoetwaterlijn op 28 c.M. van de deklijn, werd vastgesteld, dat het schip 5 c.M. te weinig vrijboord had. De midscheepsche pompen werden lens gepeild, bij de achterpomp stond 7 c.M. water,

in vóór- en achterpiek onderscheidenlijk 35 en 44 c.M., waaruit de slotsom is getrokken, dat de reis met ondergedompelde diepgangslijn moet zijn aanvaard.

Door den inspecteur voor de scheepvaart in het 3de district is op 2 Januari 1911 aan den schipper, Nicolaas Harm Wijnstok, en aan Carsten Hintz, bestman, en Otto Müller, matroos, een verhoor afgenomen.

Het schip vertrok van Terschelling over de Zuiderzee en langs Amsterdam door het Rijnkanaal naar Rotterdam, zijne bestemmingshaven. Toen het aldaar in lossing lag — 13 Januari 1911 — werd door den expert der scheepvaartinspectie in het 2de district, G. H. Bouman, vastgesteld, dat uit de hem door den gezagvoerder aangewezen wegering-latten, stutten, stalen bensels en planken niet was samen te stellen eene behoorlijke langscheepsgeveling, gelijk ingevolge het Koninklijk besluit van 22 September 1909 (*Staatsblad* 315, art. 38) aanwezig had behooren te zijn.

Inmiddels was door eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 11 Januari 1911 naar aanleiding van een voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, dd. 8 Januari, het besluit genomen een onderzoek in te stellen naar de oorzaak van de plaats gehad hebbende scheepsramp en tevens te onderzoeken of deze veroorzaakt was door eene daad of nalatigheid van den gezagvoerder.

Deze beschikking werd den gezagvoerder, N. H. Wijnstok, door den deurwaarder W. Fontijne, te Rotterdam, op 14 Januari 1911 beteekend.

De hoofdinspecteur voor de scheepvaart had, onder dagteekening van 8 Januari 1911, tegen gemelden gezagvoerder eene klacht ingediend wegens misdraging tegenover de opvarenden, bestaande in het buitengaats brengen van een schip, beladen in strijd met een wettelijk voorschrift en mishandeling der onder hem dienende manschap, op grond waarvan de Raad voor de Scheepvaart bij beschikking van 13 Januari 1911 verstond, dat er termen aanwezig waren, om een onderzoek in te stellen naar de in die klacht genoemde feiten, en N. H. Wijnstok, meergenoemd, onbevoegd verklaarde gedurende het onderzoek als schipper of stuurman op een vaartuig als in art. 2 der Schepenwet bedoeld, te varen. Ook deze beschikking is den gezagvoerder door den deurwaarder W. Fontijne te Rotterdam, beteekend.

Door den voorzitter werd de zitting van den raad van 18 Januari 1911 aangewezen voor de openbare behandeling dezer zaak.

Aan den raad werden voorgelegd:

de evengenoemde voorstellen van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart;
de voornoemde beschikkingen van de raadscommissie en den raad voorzien van de exploten van beteekening;
het certificaat van uitwatering, gedagteekend 18 April 1910;
het scheepsjournaal;
de voormelde verslagen van de experts T. L. Mellema en G. H. Bouman;
drie monsterrollen;
een afschrift van het strandingsprotocol, gedagteekend 16 December 1910, opgemaakt door den ambtenaar Brendstrup in de gemeente Samsö, in Denemarken, terwijl gehoord werden de personen van:
Nicolaas Harm Wijnstok, schipper, oud 24 jaar;
Carsten Hintz, bestman, oud 52 jaar;
Otto Müller, matroos, oud 19 jaar;
Jelte Hilke Jansonius Smit, stuurman, oud 30 jaar;
Remmelt Breemhaar, kok, oud 17 jaar;
Harm Hendrik Bosch, lichtmatroos, oud 15 jaar;
Paul Rodolphe Palm, lichtmatroos, oud 16 jaar.

Uit deze bescheiden en uit de verklaringen der gehoorde personen is het navolgende gebleken:

De *Berendina* is een stalen gaffelschoener, in 1910 te Groningen gebouwd, metende bruto 170, netto 137 R.T., geclasseerd bij het bureau „Veritas", voerende de Nederlandsche vlag, voorzien van een Nederlandsch certificaat van zeewaardigheid, onderscheidingssein N.G.V.S.

Het schip behoort aan den gezagvoerder en is voor f 20 000 verzekerd.

Als scheepsgezellen werden aangemonsterd:
J. H. Hoogeboom, als stuurman, met diploma kleine zeilvaart; — gage f 45 per maand;
J. Smit, voornoemd, als matroos; — gage f 28 per maand;
P. R. Palm, voornoemd, als leerling; — zonder gage;
R. Breemhaar, voornoemd, als kok; — gage f 5 per maand.

Schipper Wijnstok was in het bezit van een dienstdiploma, op 18-jarigen leeftijd verkregen.

Palm en Breemhaar hadden nimmer te voren gevaren.

Hoogeboom werd in Augustus 1910 wegens oneenigheid met den schipper, afgemonsterd; met een trap scheidde de schipper van zijn stuurman.

Smit, die geenerlei diploma had en onbekend was met de eerste beginselen der zeevaartkunde, werd tot stuurman be-

vorderd met verhooging van gage tot f 38 per maand. H. H. Bosch, voornoemd, werd op 29 September op eene gage van f 10 per maand aangemonsterd om de manschap voltallig te maken. Deze 15-jarige knaap had al eene maand of daaromtrent gevaren. Palm kreeg toen ook f 5 gage per maand.

Schipper Wijnstok had de drie jongens, Breemhaar, Palm en Bosch, tot matrozen te vormen; zij kenden niets van het vak en hij zette zijne lessen en vermaningen kracht bij door hardhandigheid. Geen dag ging er voorbij of een hunner werd geslagen.

Niet werd nu en dan een oorvijg toegediend als tuchtmiddel, maar tot bloedens toe sloeg de schipper zijne leerlingen om hunne onbedrevenheid. Nu eens met de vuist, dan met een stuk hout; ook trappen in de ribben werden uitgedeeld.

In de laatste maand werden Breemhaar en Palm iets beter behandeld; Bosch moest het echter toen nog ontgelden.

Intusschen werden deze drie knapen geregeld tweemaal per dag en enkele malen 's nachts op jenever onthaald.

Stuurman Smit beweert den schipper het ongepaste van zijn gedrag, ten opzichte der jongens, onder het oog te hebben gebracht, doch zonder gevolg. Hem durfde de schipper niet slaan, wèl zou hij hem onder vier oogen met de revolver gedreigd hebben.

Met zijne voormelde schepelingen trok de schipper in de laatste maanden van Hull naar Denemarken, van daar naar Noorwegen, van Noorwegen naar de Theems, vervolgens met krijt weder naar Hull. Van Hull ging het met eene lading lijnkoeken naar Flensburg.

Stuurman Smit had met de jongens afgesproken, dat men in Flensburg naar den consul zou gaan en daar wegens van den schipper ondervonden mishandeling ontslag van zijne verbintenis zou vragen.

Aldus geschiedde. De schipper wist echter, door den stuurman f 10 gage meer te beloven, dezen van zijn voornemen af te brengen en den jongens zonk de moed in de schoenen, toen de stuurman zeide, dat hij niet mede zou gaan naar den consul. Te Flensburg nam de schipper eene lading gerst aan, los te storten in het schip, te laden in Söl Vik, op het eiland Samsö in Denemarken.

Het was den schipper zeer wel bekend, dat gestort graan niet mag vervoerd worden, dan in ruimen, in de midscheeps van behoorlijk langscheeps gevelingen voorzien, welke graandicht zijn, en loopen van zaathout tot dek; nochtans is deze voorziening niet aangebracht. Wel is getracht te Söl Vik eenig schotwerk te maken, dat op eene geveling geleek.

De jongens, die gesproken hadden met de bemanning van een schip, dat in de Kleine Belt door het overgaan der lading slagzijde gekregen had, kenden het gevaar aan het niet voeren van gevelingen verbonden. Zij hadden gezien, dat gedurende de belading de schotten niet hielden en de lading overliep.

Te Söl Vik werden zij ook gewaar, dat het schip met de diepgangslijn onder water lag en dat het scheef lag, waarom in overleg met den stuurman besloten werd den schipper te zeggen, dat men naar den consul wilde om zich te beklagen en af te monsteren.

Inderdaad heeft de stuurman het voornemen der bemanning den schipper op 15 December, des avonds, kenbaar gemaakt; deze heeft echter niet aangeboden voorzieningen te treffen of gepoogd het inbrengen van eene klacht te voorkomen.

's Anderen daags, des morgens te zes uur, ging Smit met de jongens naar den wal. Een Nederlandsch consul of vice-consul was niet te ontdekken en men klopte bij de politie aan. De politie-ambtenaar telephoneerde naar Söl Vik en kreeg ten antwoord, dat schipper Wijnstok te 1 uur met de *Berendina* zee had gekozen.

De stuurman en de jongens hadden al hunne kleederen aan boord en bovendien allen gage te goed. Zonder een cent op zak, moesten zij door bemiddeling der Nederlandsche consulaire ambtenaren naar Nederland gezonden worden.

Schipper Wijnstok heeft, met behulp van een tweetal visscherlieden, te Söl Vik aangemonsterd, de *Berendina*, in den toestand waarin zij verkeerde, naar Holtenau weten te brengen, en zich daar van eene nieuwe bemanning voorzien.

Het schip is door het Kaiser Wilhelm-kanaal gesleept en kwam 24 December 1910 op de Elbe voor Cuxhaven ten anker.

Op 27 December werd de reis naar Rotterdam vervolgd met handzaam weder. Op 29 December stak de wind echter meer en meer op en op de hondenwacht woei er een storm uit het N.W.

Bij het begin van de dagwacht ging de lading over, en het schip kreeg slagzijde over stuurboord. Men ging aanstonds voor den wind en trachtte de lading over te tremmen, waardoor het schip weer eenigszins recht kwam.

De schipper durfde wegens onvoldoende bekendheid met het vaarwater en de geringe kans een loods te zullen aantreffen de Eems niet bezeilen, en trachtte het schip weder bij den wind te krijgen, wat gelukte. De zee stond zeer hol en de

Berendina kreeg zware brekers over. De wind liep naar het Noorden.

Te ongeveer drie uur op de achtermiddagwacht werd de lading weder overgeworpen, thans aan bakboordzijde, terwijl een zware breker den dekinventaris vernielde en goeddeels over boord spoelde. Hintz, de bestman, geraakte door het breken van de schoenerzeilschoot over boord, maar kon nog gered worden.

Het schip was nog juist met den kop op zee te houden, doch dreef desniettemin ongeveer in de richting van Z. W. t. W. naar de kust. Te middernacht werd de Brandaris gepeild in het Z.W., afstand naar gissing 15 mijlen; de geheele manschap werkte om de lading van het schip recht te krijgen, doch haalde het schip weder zwaar over, dan liep de lading terug. Te 3 uur was de Brandaris in 't Z. Z. W. naar gissing op 10′ afstand, 10 vaam water bij het lood. Het Stortemelk of het Vliegat was niet meer te bezeilen, er werd scheepsraad gehouden en te 3 uur 's nachts het anker geworpen voor 75 vadem ketting.

Het anker hield en het schip bleef dicht. Voortdurend werd geflambouwd en bij het dagworden de noodvlag geheschen.

Te 10 uur v.m. kwamen de sleepbooten nabij; te 4 uur n.m. van 31 December 1910 meerde het schip in de haven van Terschelling.

Vermelding verdient, dat de schipper erkend heeft de jongens nu en dan oorvijgen te hebben gegeven, doch stelselmatig slaan en trappen kwam niet voor. Dat hij vaak in drift handelde, gaf hij toe.

Dat hij gevelingen had behooren te plaatsen, was hem niet onbekend. Hij had gehoopt te Söl Vik graan in zakken in te laden, doch afladers wilden de zakken niet ter leen geven, waarop hij met het beschikbare hout eene geveling poogde saam te stellen. Hij erkende, dat na belading te Söl Vik de diepgangslijn van het schip was ondergedompeld, wat daaraan was toe te schrijven, dat hij op advies van anderen het laadvermogen van het schip had overschat.

Het vertrek van Söl Vik zonder de aangemonsterde manschap meende hij gerechtvaardigd door de gunstige zeilgelegenheid; hij had Deensch zeevolk moeten aannemen, omdat hij alleen het schip niet kon bedienen, dat op eene open reede lag.

Stuurman Smit had zich herhaaldelijk bedronken en ook de jongens waren wel dronken geweest, wat door dezen is toegegeven, onder toevoeging, dat zij alleen aan den wal te veel

gebruikt hadden. Smit had op een dag dat hij zijn roes uitsliep, zelf den man betaald, die zijn werk bij de lading had moeten doen.

Den schipper is er met nadruk opgewezen, dat het journaal de sporen droeg van opzettelijke verminking, ten einde het gebeurde te verbloemen.

De bladwijzer en de lijst van diepgang en stand der uitwateringsmerken ten opzichte van de waterlijn is moedwillig uitgescheurd. Dit is mede het geval met de bladzijden 16, 17, 18 en 19 van het haven- en rivierjournaal, waarin juist het voorgevallene te Flensburg en Samsö was vermeld Na 12 November 1910 is het zeejournaal niet bijgehouden.

De verklaring van den schipper, dat de storm het journaal op die wijze verminkt zou hebben, is niet als waar te aanvaarden.

De raad is tot de overtuiging gekomen, dat de ramp aan het voornoemde gaffelschoenerschip *Berendina* overkomen, te wijten is aan de nalatigheid van den schipper, naardien hij verzuimd heeft de voorgeschreven maatregelen te nemen tot het voorkomen van overgaan van graanladingen, en aan zijne daad, naardien hij met een te diep liggend schip zee heeft gekozen. De levendigheid der lading en de te groote diepgang van het schip zijn de oorzaken, dat het schip slagzijde heeft gekregen en onhandelbaar is geworden, waardoor ernstig gevaar is ontstaan voor de opvarenden, voor het schip en de lading.

De door den hoofdinspecteur aan den schipper ten laste gelegde misdraging ten opzichte der bemanning, acht hij bewezen.

Als zoodanig wordt door hem beschouwd:

1. het herhaaldelijk en stelselmatig toebrengen van slagen en trappen aan de onder zijne bevelen dienende minderjarigen Paul Rodolphe Palm, Harm Hendrik Bosch en Remmelt Breemhaar;

2. het zeekiezen met de *Berendina* te Söl Vik, met achterlating van den stuurman Smit, den kok Breemhaar en de lichtmatrozen Palm en Bosch, wetende, dat deze personen, gebruik makende van het hun bij art. 444 W. v. K. toegekend recht, ten overvloede bij de monsterrol gewaarborgd, zich naar de overheid hadden begeven en uit de aanwezigheid hunner kisten aan boord kunnende afleiden, dat zij derwaarts zouden terugkeeren;

3. het beladen van het schip zonder behoorlijke voorzorgen te nemen tegen het overgaan der lading;

4. het dieper afladen van het schip dan de uitwateringsmerken toelaten.

Hij keurt het in den schipper ten hoogste af, dat aan knapen van 15, 16 en 17 jaar driemaal daags sterke drank is verschaft.

Ter zake van het door zijne daad en nalatigheid veroorzaken van de vorenomschreven scheepsramp en de misdragingen hiervoor onder nummers 1 en 2 vermeld — ter zake van die onder 3 en 4 vermeld, wordt in dit geval alleen het gevolg hem aangerekend — wordt Nicolaas Harm Wijnstok, schipper van de Nederlandsche gaffelschoener *Berendina*, oud 24 jaar, thans liggende met zijn schip in de Persoonshaven te Rotterdam, gestraft met ontneming van de bevoegdheid gedurende zes maanden, ingaande op den dag van de beteekening dezer uitspraak, om als schipper of stuurman op een schip, als bedoeld in art. 2 der Schepenwet, te varen.

Aldus gedaan op 17 Januari 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter, W. Allirol, L. Roosenburg, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; G. H. Bakker, buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads plaatsvervangend secretaris, mr. C. Henny, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 20 Januari 1911.

(*get.*) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, L. ROOSENBURG.
,, H. C. HAACKE.
,, C. L. J. KOTTING.
,, G. H. BAKKER.
,, C. HENNY.

Voor eensluidend afschrift:

RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Zondag 19 en Maandag 20 Februari 1911, nº. 43.

Nº. 17.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart betreffende het ongeval, overkomen aan het stoomschip *Clio* op 5 Januari 1911.

Het stoomschip *Clio*, gebouwd in 1910, varende onder Nederlandsche vlag, toebehoorende aan de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij te Amsterdam, metende 1728 N.R.T., gevoerd door kapitein Johannes Boerhave, vertrok 22 December 1910 van Odessa met bestemming via Algiers naar Amsterdam.

Te Odessa was het goeddeels beladen met graan. Te Algiers werd de lading gecompleteerd met stukgoederen, waarna het schip ongeveer op zijn diepgang beladen was. Bij vertrek van deze plaats lag het achter pl. m. 59 d.M., vóór pl. m. 54 d.M. diep.

De kompassen, die in Mei 1910 te Rotterdam waren gecompenseerd, waren, blijkens het gehouden kompasjournaal, allengs fouten gaan vertoonen; met deze fouten is bij het sturen van na te melden koersen rekening gehouden.

Na op 4 Januari 1911 te 12.40 v.m. van Algiers te zijn vertrokken kreeg men met vrij ruw weder en N.W. wind, kracht 7 à 8, te kampen, weshalve iets benoorden den gewonen koers, die recht op Kaap de Gata loopt, gestuurd werd, ten einde wat onder de kust te loopen. Het was toen helder weder met goed gezicht.

Te 2 n.m. had men den toren van Mesa de Roldan noord per kompas op pl. m. 11 Eng. mijlen afstand. Deze peiling werd genomen door den eerste-stuurman Jacob Bakker.

Daarop is W. ½ N. magn. gestuurd tot te 3.40 n.m. de toren van Kaap de Gata dwars in het N. ½ O. magn. gepeild werd. Volgens de genomen kruispeiling was de afstand, waarop Kaap de Gata gepasseerd werd, 2 Eng. mijlen.

De gezagvoerder bevond zich met den wachthebbenden eerste- en derde-stuurman op de brug. Vóórdat de gezagvoerder terstond daarop de brug verliet, gaf hij order W. ½ N. per kompas (variatie — 15.1, deviatie + 6.4, dus W. ¼ Z. rechtwijzend) te sturen.

Op dezen koers werd in twee uren 17 mijlen afgelegd, tot 5.40 v.m., toen het vuur van Sabinal $\frac{3}{4}$ streek op S.B.boeg gepeild werd. Er is toen niet nagegaan, of deze peiling uitkwam met het gegiste bestek. Volgens gegeven order werd de gezagvoerder gewaarschuwd. Op de brug gekomen, gaf deze bevel west per kompas (d. i. met dezelfde variatie en deviatie W. $\frac{3}{4}$ Z. rechtwijzend) te sturen, om, zooals hij zich tegenover den stuurman uitdrukte, goed vrij te blijven van Sabinal.

Wederom heeft de gezagvoerder daarop de brug verlaten. Het schip liep eene negenmijlsvaart. Op voormelden koers heeft de eerste-stuurman doorgestuurd. Hij heeft eene peiling genomen van Sabinal op 3 en later 4 streken; daarbij op zijn horloge ziende en wetende, dat het schip eene negenmijlsvaart liep, bevond hij, dat men op anderhalve Eng. mijl afstand Sabinal zou passeeren. Te 6.36 namiddag peilde hij den toren van Sabinal noord per kompas of N. $\frac{1}{2}$ O. magn., volgens door hem gedane vierstreekspeiling op 1 Eng mijl afstand. Tusschen de twee peilingen, de eerste op 4 streken, de tweede dwars, waren volgens zijn horloge 7 minuten verloopen. Volgens de door den gezagvoerder gegeven order werd deze, toen men Sabinal dwars had, gewaarschuwd.

Onmiddellijk daarop de brug opkomend, bemerkte deze reeds, dat het schip zich zeer dicht bij den wal bevond. Boven gekomen, werd dit aanstonds zekerheid en gaf hij onmiddellijk bevel hard B.B.roer n. c. te geven. Hoewel dit bevel door den wachthebbenden roerganger, den matroos Mattheus Zoet, aanstonds werd uitgevoerd, bleek het schip, toen de gezagvoerder over boord keek, aan den grond te zitten.

Een schok werd niet gevoeld; wel had de 3de-machinist, die de wacht had in de machinekamer, bemerkt, dat de machine een oogenblik langzamer gedraaid had, voordat hij na te melden bevel om te stoppen en achteruit te slaan ontving.

Onmiddellijk nadat men op de brug bemerkt had, dat het schip aan den grond zat, werden de zooeven bedoelde bevelen — stop en volle kracht achteruit — gegeven. Ze werden door den 3de-machinist, die bij het aanzettoestel stond, direct uitgevoerd. Echter had het achteruitslaan, hoewel de machine terstond flink achteruitdraaide, geen resultaat. Vullings en tanken werden gepeild, doch droog bevonden.

Eene boot werd over boord gezet en rond het schip gelood, waarbij 17 tot 21 Eng. voet water bevonden werd.

Herhaaldelijk werden werpen uitgebracht, doch werden deze telkens, hoewel daarbij volle kracht achteruit gedraaid werd, thuisgehieuwd. Inmiddels was het dag geworden en bleek het schip op ½ Eng. mijl afstand van den vuurtoren van Sabinal te zitten.

Assistentieseinen werden opgezet. Intusschen ging men voort met pogingen om door het uitbrengen van werpen en het achteruitslaan der machines vlot te komen. Toen dit 7 Januari 1.30 n.m. nog altijd vruchteloos bleek, is, nadat daartoe in den scheepsraad was besloten, een deel der lading geworpen, om het achterschip zooveel mogelijk te lichten. Te 4.30 n.m. kwam men met behulp van uitgebrachte werpen en het achteruitslaan der machines vlot.

Nadat vullings en tanken droog bevonden waren, werd de reis naar Gibraltar voortgezet. Van daar arriveerde men 16 Januari 1911 zonder verdere ongevallen te Amsterdam.

Gevraagd omtrent den duur zijner vierstreekspeiling van Sabinal, gaf de eerste-stuurman te kennen, dat het, naar zijne meening, niet is uitgesloten, dat het schip bij het einde dier peiling reeds over den grond ging: gevoeld heeft men intusschen daarvan niets.

Volgens de verklaring van den gezagvoerder worden de afwijkingen van het kompas dagelijks bijgehouden; ook in den namiddag van den dag, waarop de stranding plaats had, was dit nog geschied. Daags na het vlot komen bleek bij denzelfden koers dezelfde afwijking.

Nog verklaarde de gezagvoerder, dat aan Jacob Bakker, oud 31 jaar, gediplomeerd eerste-stuurman groote stoomvaart, die reeds 8 jaren bij de reederij der *Clio* werkzaam is, waarvan 4 jaren als eerste-stuurman, en die 14 reizen in de Middellandsche zee gedaan heeft, in vol vertrouwen de wacht kan worden overgelaten.

Op 17 Januari 1911 heeft de inspecteur voor de scheepvaart in het 1ste district een voorloopig onderzoek naar dit ongeval ingesteld.

Naar aanleiding van een daartoe strekkend voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, dd. 18 Januari 1911, besliste eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart dienzelfden dag, dat door den raad een onderzoek zou worden ingesteld, hetwelk in 's raads openbare zitting van 20 Januari 1911 werd aangevangen en beëindigd.

Toen werd kennis genomen van het scheepsjournaal op voormelde reis aan boord van de *Clio* gehouden en voorlezing gedaan van de verklaringen door Mattheus Zoet, IJsbrand

Oud en Johannes Domingus Joinking, matrozen, op 17 Januari 1911 voor den inspecteur voor de scheepvaart in het 1ste district onder eede afgelegd, terwijl als getuigen werden gehoord zoowel de voormelde matrozen als de gezagvoerder, Johannes Boerhave, de eerste-stuurman, Jacob Bakker, en de eerste-machinist, Arie Karsdorp, waarvan de laatstgenoemde onder eede.

De voorstelling der feiten, gelijk zij hiervoren zijn beschreven, is aan voormeld bewijsmateriaal ontleend.

Nog is ter zitting van den raad gebleken, dat er zich op $\frac{1}{2}$ Eng. mijl afstand vóór Sabinal eene ondiepte bevindt, die zoowel den gezagvoerder als den eerste-stuurman, volgens hunne verklaring, onbekend was, en van welker bestaan niet uit de kaarten aan boord bleek, terwijl zij evenmin in Nederlandsche berichten aan zeevarenden was aangekondigd.

De raad is van oordeel, dat aan de onbekendheid met het bestaan van deze ondiepte de stranding te wijten is. Daartoe heeft waarschijnlijk bijgedragen, dat bij de van Mesa de Roldan en van Kaap de Gata genomen kruispeilingen de afstand van deze plaatsen iets te groot is gegist.

Waar men geene ondiepte bij Sabinal kende, noch ook behoorde te kennen, kan deze min juiste gissing, al ware ze aan min groote zorgvuldigheid te wijten, den eerste-stuurman, die ze verrichtte, niet als bijkomende oorzaak der stranding worden aangerekend.

Aldus gedaan op 20 Januari 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, L. Roosenburg, leden; P. de Boer, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken bij monde van den voorzitter ter openbare zitting van 28 Januari 1911.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, P. DE BOER.
,, W. ALLIROL.
,, H. C. HAACKE.
,, C. L. J. KOTTING.
,, L. ROOSENBURG.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Zondag 19 en Maandag 20 Februari 1911, nº. 43.

Nº. 18.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart betreffende de aanvaring op 24 November 1910 tusschen het s.s. *Noordam* en het schoenerschip *Alida*.

Het stoomschip *Noordam*, toebehoorende aan de Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij te Rotterdam, onderscheidingssein P. M. V. L., groot bruto 12 530, netto 7978 R. T., geclasseerd bij Lloyds, Bureau „Veritas'' en Germanische Lloyd, in 1902 te Belfast van staal gebouwd, vertrok op 15 November 1910, des voormiddags te tien uur, bemand met 225 koppen, met 257 passagiers aan boord, onder bevel van den gezagvoerder J. Baron, van New-York ter thuisreis naar Rotterdam.

Zonder noemenswaardige voorvallen vervolgde het schip op 16, 17 en 18 November de reis; des middags werd door het nemen van zonshoogte het gegist bestek verbeterd.

Na 18 November was het steeds bewolkt en is het niet mogelijk geweest den juisten stand van het schip te bepalen. Het gegist bestek op den middag van 23 November 1910 was 50° 18′ N.B., 2° 6′ W.L. Te 12.45, te 2.12 en te 3.45 van dien dag werd gelood.

Eveneens geschiedde dit des avonds te 8 uur, te 9 uur, te 10 uur en te 10.50. Gestuurd werd 0.5° Z. rechtwijzend.

Het was dien dag buiig weder, W. Z. W. wind, nu en dan viel er eene sneeuwbui. Op achtermiddagwacht en platvoet liep het schip onderscheidenlijk 59 en 58 mijlen in de wacht. Tegen den avond nam de wind af tot flauwe koelte en daar er mist opkwam, werd vaart geminderd. Volle kracht loopend, dat is met 75 slagen van de machine per minuut, loopt de *Noordam* 16 mijl per uur, met 50 slagen per minuut kan eene vaart van 8 tot 9 mijl behouden worden.

Zoodra het mistig werd is de toestel in werking gesteld, die de stoomfluit, zelfwerkend, de voorgeschreven mistseinen doet voortbrengen, en is het aantal omwentelingen der machine per minuut tot 50 teruggebracht.

Het journaal vermeldt in de eerste wacht eene verheid van 41 zeemijlen, dat is eene gemiddelde vaart van 10¼ mijl per uur.

Op de brug bevonden zich de eerste- en derde-officier, die de wacht hadden, verder de gezagvoerder en een stuurmansleerling. Er was een uitkijk op den bak en een in het kraaiennest, de beide boordlantaarns en de beide toplichten, alle electrisch, waren helder brandende.

Te 11.33 werd twee streken over bakboordsboeg het geluid van een misthoorn waargenomen, waarop de gezagvoerder de machines deed stoppen, en, daar hij het geluid van zeer nabij — naar gissing op een halve mijl afstands — waarnam, deed hij tevens stuurboordroer n. c. geven.

Het schip draaide nog door, toen te 11.35 eene aanvaring plaats had met een driemastschoener, die om de zuid over bakboord zeilde en de *Noordam* achter de machinekamer aan bakboordszijde aanliep.

Men hield het gaande, eene sloep werd gestreken en de eerste-stuurman begaf zich naar den schoener. Deze bleek te zijn de *Alida* van Groningen, schipper Sjoerd Buisman, op reis van New-Castle naar Figueira in Portugal. Dit schip had zijn boegspriet gebroken, maar kon zich zelf redden en verlangde geen hulp.

Te 12.28 vervolgde de *Noordam* de reis.

Des anderen daags, 24 November, te 2.15, werd St. Catherines Point op 1½ mijl gepeild. Koers en verheidsrekening hadden, in verband met de loodingen, uitgewezen, dat de aanvaring moest hebben plaats gehad op 49° 29′ N., 6° 13′ W.; het verbeterd bestek wees op 24 November een verschil van 3 mijlen met de gegiste plaats aan.

Desgevraagd had schipper Buisman, toen de boot der *Noordam* hem kwam praaien, medegedeeld, dat zijn bestek was 48° 50′ N., 5° 44′ W.

De stalen driemastschoener *Alida*, metende bruto 190, netto 160 R.T., was op 8 November 1910 van New-Castle on Tyne vertrokken met eene lading steenkolen, bestemd voor Figueira. Op 18 November, des middags 12 uur, was hij om het slechte weder en om de aan het tuig en de zeilen bekomen averij te herstellen, onder den wal van Wight ten anker gekomen, waar hij gelegen had tot den 20sten. Op dien dag te

3.30 was hij anker op gegaan, was des nachts te 4 uur Portland Bill en den daarop volgenden avond Start Point voorbijgeloopen.

Op den middag van 23 November was het gegist bestek 48° 45′ N., 5° 29′ W.; er woei toen een harde W.Z.W. wind. Tegen den avond ging de wind liggen en werd het mistig.

Gedurende de eerste wacht had de schipper zelf de wacht aan dek met twee man; een stond aan het roer, en naast hem de schipper, die den misthoorn (z.g. draaiorgel) bediende, de derde man stond te loevert. Het schip zeilde over bakboord en lag Z.W. voor. Te 11.40 hoorde de schipper een mistsein met eene stoomfluit in het N.N.O., waarop hij een langen stoot op den misthoorn gaf. Tegen twaalven, het schip bevond zich toen op 48° 58′ N., 5° 42′ W. en had zijne voorgeschreven lichten helder brandende, zag hij over stuurboordsboeg de lichten van een groot stoomschip, ongeveer N.N.O. voorliggende, op een afstand van naar schatting eene mijl, dat zijn koers kruiste.

Het stoomschip week echter niet uit, rukte zijn boegspriet af, de zeilen en hoofdtouwen en beschadigde de boegplaten. Hij peilde de pompen en bemerkte, dat het schip weinig of geen water maakte. Het stoomschip praaide de *Alida*, vroeg of zij hulp behoefde, en zette op ontkennend antwoord haar reis voort.

De schipper achtte het geraden de eerste de beste haven te beloopen om zijne schade te herstellen en liep te dien einde op 26 November Falmouth binnen, waar voor den vice-consul der Nederlanden eene scheepsverklaring werd afgelegd, waaraan de hiervoorafgaande uiteenzetting van de toedracht der zaak is ontleend.

Door den hoofdinspecteur voor de scheepvaart werd tot den raad het voorstel gericht in deze zaak geen onderzoek in te stellen.

Nadat de gezagvoerder, de eerste-stuurman en twee manschappen van de *Noordam* op 2 Januari 1911 voor den inspecteur voor de scheepvaart in het 2de district waren gehoord, besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 6 Januari een onderzoek in te stellen, dat op 20 Januari 1911 door den raad werd aangevangen en beëindigd.

De raad nam kennis van het scheeps- en machinekamerjournaal van het stoomschip *Noordam* en van het journaal en de scheepsverklaring van den schoener *Alida*, hoorde als getuigen de personen van:

Jan Baron, gezagvoerder van de *Noordam*;
Johannes Jakobus Bijl, eerste-officier van de *Noordam*;
Sjoerd Buisman, gezagvoerder van de *Alida*,
en deed voorlezen de verklaringen door Jan Hartman, kwartiermeester, en Jan Haringa, matroos, beiden aan boord van de *Noordam*, voor den inspecteur voor de scheepvaart te Rotterdam afgelegd.

Als gemachtigde van de verzekeraars van het schoenerschip *Alida*, zijnde de Algemeene Brandwaarborg Maatschappij te Amsterdam, woonde mr. Abram Lind, advocaat en procureur te Amsterdam, de zitting van den raad bij. Te zijnen verzoeke werden aan de verschenen getuigen verschillende vragen gesteld.

Desgevraagd heeft de getuige Baron nog te kennen gegeven, dat hij, nadat hij, op het hooren van een mistsein, order tot stoppen gegeven had, niet heeft doen achteruitslaan, omdat hij er de voorkeur aan gaf met het andere schip mede te gaan liggen, wijl dit zoo nabij scheen.

Hij had de vaart van het schip tot 4 mijl kunnen terugbrengen, maar kan de *Noordam*, als zij zoo weinig vaart loopt en als zij, gelijk op de bewuste thuisreis, een diepgang heeft van ongeveer 30 voet, niet behoorlijk besturen. De stroom zou bij minder vaart dan 8 tot 9 mijlen te veel vat op het schip hebben en, wanneer men in een paar dagen geen bestek gehad heeft, is het vooral zaak den berekenden koers te houden, dus ten minste 8 tot 9 mijl vaart te behouden.

Toen de gezagvoerder, even vóór de aanvaring, stuurboordsroer deed geven, is het schip drie tot vier streken afgevallen. Tweemaal heeft hij een mistsein gehoord van de *Alida*, die zeer kort vóór de aanvaring zichtbaar werd en toen haar groene licht toonde. Een heklicht is niet waargenomen.

Het vragen van het bestek aan den schipper der *Alida* geschiedde, omdat de gezagvoerder vermoedde met een schip te doen te hebben, dat kort geleden eene haven had aangedaan en hij de juistheid van het eigen gegist bestek wilde toetsen.

De schipper der *Alida* vermeldt in zijn journaal, dat zijn behouden koers in de eerste wacht was Z.Z.W. bij W.N.W. wind, de verheid 6 mijlen. Het uur der aanvaring stelt hij op middernacht, de gegiste plaats der aanvaring op 48° 58′ N., 5° 44′ W.

Bij zijn verhoor noemde hij zijn eigen koers Z.W., die van de *Noordam* Z.Z.W. Dit schip zou hem hebben opgeloopen. Vóór het zien van hare lichten heeft hij het fluitsein vernomen, en wel achteruit; drie tot vijf minuten vóór de aanvaring zag hij hare toplichten, daarna haar bakboordslicht.

Nochtans luidt de scheepsverklaring woordelijk:

,,About midnight in lat. 48.58 N. & long 5.44 W., his sternlights and sidelights brightly burning, he saw the lights of a large steamer on his starboard bow, baering about N.N.E. about 1 mile distant, apparently crossing his vessels bow.''

Bij schipper Buisman heeft de meening post gevat, dat de *Noordam*, niet wetende waar zij was, hem is komen praaien, om inlichting te verkrijgen, het naar stuurboord uitwijken van de *Noordam* heeft de meening — bij redeneering opgemaakt — doen ontstaan, dat zij medeliggend was.

De bijzondere nauwkeurigheid waarmede het scheepsjournaal van de *Noordam* is gehouden, en dat van een oostelijken koers gewaagt sedert 19 November, en de gebleken juistheid van haar door herhaalde loodingen gecontroleerd gegist bestek, maken het onmogelijk aan te nemen, dat zij vóór de aanvaring een koers zou hebben gestuurd bijkans 10 streken verschillend van die welke zij moest volgen, en doet de scheepsverklaring van de *Alida* voor juister houden dan het voor den raad door haren gezagvoerder gegeven getuigenis..

Het komt den raad voor, dat de schipper der *Alida*, toen hij een mistsein hoorde, te recht koers en vaart heeft behouden, dat echter op het laatste oogenblik, toen de aanvaring onvermijdelijk bleek te zijn, althans eene poging had kunnen worden gedaan, in opvolging van art. 27 der bepalingen ter voorkoming van aanvaring op zee, om af te houden en aldus de dreigende aanvaring te vermijden, al is het ook twijfelachtig, met het oog op de geringe vaart van het schip, of deze poging gebaat zou hebben.

Hetgeen de *Noordam* deed, is niet zonder bedenking. Wanneer een groot schip, met een diepgang van 30 voet, 8 tot 9 mijl in den mist loopt, zal het stoppen der machine niet ten gevolge kunnen hebben, dat het tijdig voor een zich plotseling opdoend zeilschip uit den weg kan gaan.

Ook het onmiddellijk, na het stoppen der machines, achteruitslaan kan niet verhinderen, dat nog geruimen tijd de vaart in het schip blijft.

Dit heeft de gezagvoerder Baron ingezien, vandaar zijne poging om door eene snelle wending de *Alida* vrij te loopen. De *Noordam* heeft niet geloopen hetgeen art. 16 der bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee noemt eene matige vaart.

Onder matige vaart van een stoomschip verstaat de raad de zoodanige als in staat stelt onder alle omstandigheden

voor een ander schip, waarvoor men moet uitwijken, uit den weg te gaan, of het andere schip, wanneer het daartoe recht en daarbij belang heeft, gelegenheid laat over te loopen.

Hadde de gezagvoerder der *Noordam* op het hooren van het mistsein der *Alida* door achteruitslaan onmiddellijk de voorwaartsche beweging van zijn schip kunnen staken of kunnen omzetten in eene achterwaartsche beweging, de *Alida* ware voor de *Noordam* overgeloopen.

Het moge waar zijn, dat de *Noordam* bij eene vaart van 3 tot 4 mijlen moeilijk bestuurbaar is en onderhevig aan stroom en wind, deze omstandigheid ontheft haar niet van de verplichting tot het in acht nemen van de regelen, gegeven om anderen eene veilige vaart te verzekeren.

Aldus gedaan op 20 Januari 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, L. Roosenburg, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; C. M. van Rijn, G. H. Bakker, J. Mooi, buitengewone leden; P. de Boer, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 28 Januari 1911.

Zijnde de uitspraak niet onderteekend door het buitengewoon lid C. M. van Rijn, wegens verblijf in het buitenland.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, H. C. HAACKE.
,, C. L. J. KOTTING.
,, L. ROOSENBURG.
,, G. H. BAKKER.
,, J. MOOI.
,, P. DE BOER.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Vrijdag 24 Februari 1911, n°. 47.

N°. 19.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende de aanvaring tusschen den vischlogger *Zaandam* SCH. 464 en het Engelsche stoomvisschersvaartuig *Pitgaveney*.

Op 25 October 1909 is het Scheveningsche zeilvaartuig *Zaandam*, gemerkt SCH. 464, gaande naar de vischgronden in de Noordzee, aangevaren door een vaartuig, waarvan de bemanning der *Zaandam*, bij aankomst in Nederland, den naam niet wist op te geven.

De bemanning van de *Zaandam* werd door den inspecteur voor de scheepvaart in het vierde district gehoord en naar aanleiding daarvan deed de hoofdinspecteur voor de scheepvaart het voorstel geen onderzoek in te stellen, met welk voorstel eene commissie uit dien raad zich op 30 October 1909 vereenigde.

Intusschen waren door de reederij der *Zaandam*, de Visscherijmaatschappij „het Noorden", directeur Hubert Dirkzwager, in Engeland pogingen in het werk gesteld uit te vinden, met welk Engelsch schip de *Zaandam* in aanvaring geweest was.

Nadat ontdekt was, dat dit was de stoomkoppel *Pitgaveney*, schipper Peter Smith, van Inverness, werd door de *Zaandam* voor het High Court of Justice, Admiralty Division, eene burgerlijke rechtsvordering tot schadevergoeding ingesteld, waarin op 16 Mei 1910 uitspraak werd gedaan geheel ten nadeele der *Zaandam*.

Aan de uitspraak werd openbaarheid gegeven in de *Shipping Gazette & Lloyds List* van 7 Mei 1910, en vermits de toedracht der zaak, zooals de bemanning der *Pitgaveney* die

mededeelde, toen kon worden nagegaan, besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 14 Juni 1910 alsnog een onderzoek in te stellen.

De omstandigheid, dat alle opvarenden der *Zaandam* ter haringvisscherij waren, maakte het nochtans noodzakelijk de openbare behandeling der zaak tot 22 December 1910 uit te stellen.

Op dien datum werden door den Raad voor de Scheepvaart als getuigen gehoord:

Arie Jol, schipper van de *Zaandam;*

Arie Jol, stuurman van de *Zaandam;*

Pieter Spaans, matroos en kok, en

Cornelis Dijkhuizen, oudste jongen, dienende aan boord van dat schip,

terwijl de directeur der reederij, Hubert Dirkzwager, die de zitting bijwoonde, in de gelegenheid werd gesteld vragen te stellen en inlichtingen te verstrekken.

Uit de afgelegde verklaringen is gebleken, dat de *Zaandam* op 25 October 1909 te 4 uur in den morgen los zeilende was in de Noordzee. Zij lag Z.W. voor, de wind was W. t. N., stijve bries, matige zee. De lantaarns der *Zaandam* waren helder brandende.

De wacht werd van 3 uur tot 4½ uur gedaan door den stuurman Arie Jol met den matroos C. Thoonsen. Eerstgenoemde stond aan het roer en laatstgenoemde was belast met den uitkijk.

Gezet waren: het vischzeil met een rif, de stagfok met een rif, de bezaan met twee reven en een kleine stormfok.

Te 4 uur zag de stuurman recht vooruit de lichten van een schip en wel drie witte lichten, waarvan er een links van de beide anderen, die op gelijke hoogte waren, iets hooger was geplaatst, zoodat hij meende te mogen aannemen, dat daar een drijfnetvisscher lag, drijvende aan zijne vleet.

Verder westelijk werd nog een ander schip waargenomen, dat eveneens voor dat van een visscher gehouden werd.

De *Zaandam* die, naar schatting der opvarenden, eene tweemijlsvaart liep, behield haar koers, doch toen stuurman Jol te 4½ uur de wacht overgaf aan den matroos Spaans, die met Dijkhuizen op wacht kwam, toonde hij hem de over stuurboordsboeg waargenomen lichten, waarop deze zeide wel te zullen afhouden en achter het zuidelijke der beide schepen om te gaan.

Spaans heeft daarop Zuid gestuurd, en Jol, die beneden laarzen en oliegoed uittrok, heeft op een daar staand kompas

waargenomen, dat inderdaad werd afgehouden en dat men Zuid voorliggen ging.

Nog was hij bezig zich te ontkleeden, ongeveer een kwartier nadat hij van de wacht gekomen was, toen hij boven hoorde schreeuwen en even daarop een stoot voelde. Hij ijlde naar het dek en ontwaardde, dat de *Zaandam* aan stuurboordszijde, ter hoogte van het want, was aangevaren. Van het aanvarende schip zag hij een hoog licht en twee helder brandende werklichten, schijnwerpers, aan de koebrug bevestigd van een stoomkoppel, een vierde licht werd niet door hen waargenomen.

Ook schipper Jol is onmiddellijk na de aanvaring naar het dek geijld en heeft waargenomen twee sterk schijnende lichten, één aan stuurboord en één aan bakboord van het aanvarende schip en een wit licht ver daar boven; dat schip had den mast gestreken en lag niet aan de vleet, want deze was niet te zien en zou bij de verlichting der werklichten gezien moeten zijn als zij er geweest was.

Spaans en Dijkhuizen hebben, toen zij de wacht overnamen, beiden opgemerkt, dat de lichten van het aanvarend schip in diagonaal stand zichtbaar waren, het hooge links en het lage rechts, later, dat de afstand tusschen de beide lichten kleiner is geworden, vervolgens, dat het hooge licht over het lage is heengegaan en eindelijk, dat de lichten meer in diagonalen stand zijn gekomen, thans het lage links en het hooge rechts, dat de lichten van recht vooruit — gelijk zij eerst werden waargenomen — achterlijker zijn geweest dan dwars, en dat het aanvarende schip dus gewend moet hebben. Eene vleet is door hen niet gezien.

Peter Smith, schipper van de *Pitgaveney*, heeft op 28 October 1909 te Lowestoft eene beëedigde verklaring afgelegd, houdende, dat hij op Maandag 25 October te 4.30, bij helder weer en W.N.W. wind, stijve bries, bewogen zee, bezig was met zijne netten te schieten.

De voorgeschreven lichten, voor drijfnetvisschers aan de vleet liggende, waren helder brandende. Het schip lag O.Z.O. voor en maakte even voortgang door het water. Alle hens waren aan dek, met uitzondering van den machinist. Zelfs stond hij aan het roer. De lichten van verschillende schepen werden in de omgeving waargenomen en onder meer werd het groene licht van een zeilschip gezien over bakboordsboeg; waarom hij dacht, dat het dezenfden koers voorlag.

Plotseling zag hij het andere schip voor zijn boeg overloopen op twee scheepslengten afstand, waarop hij door

schreeuwen de aandacht van het andere schip trachtte te trekken en volle kracht deed achteruitslaan.

Het andere schip veranderde niet van koers, en juist toen zijn schip achteruitging, trof de stuurboordsboeg van dat schip zijn steven. Het andere schip scheen schade te hebben beloopen, maar vervolgde zijn koers en bemoeide er zich niet mede, of de *Pitgaveney* ook hulp behoefde. Een der opvarenden der *Pitgaveney* meende de letters SCH. gezien te hebben.

Bij het achteruitslaan raakte de reep in de schroef en de machine werkte daarop niet meer. De schroefas was ontkoppeld en de schroef draaide vrij van de machine. De reep werd daarop afgenomen en het schip zette koers naar Lowestoft.

De Engelsche rechter heeft, alvorens zich een oordeel te vormen over de zaak, de beschikking gehad over meer bewijsmateriaal dan de Raad voor de Scheepvaart, met name heeft hij de opvarenden der *Pitgaveney* als getuigen kunnen hooren, hetgeen den Raad voor de Scheepvaart niet mogelijk was.

Uit de verklaringen van de manschap der *Pitgaveney* zou gebleken zijn, dat de *Pitgaveney*, hoewel onder stoom, al geruimen tijd vóór de aanvaring haar stoomvermogen niet bezigde, daar ze bezig was met het schieten der netten, en vóór den wind zeilde, uitsluitend voor den bezaan.

Hij stelde vast, dat de *Pitgaveney* haar lage licht niet aan den kant van de vleet voerde, maar dat het hooge licht derwaarts was gekeerd.

Zooveel blijkt uit de verklaring van stuurman Jol, dat hij de lichten, die later gebleken zijn die van de *Pitgaveney* te zijn, gedurende een half uur in dezelfde peiling heeft waargenomen, en dat door hem uit den stand der lichten (het linksche hoog, het rechtsche laag) en het niet veranderen der peiling daarvan, is opgemaakt, dat het waargenomen vaartuig was een visschersvaartuig, liggende aan de vleet.

Pieter Spaans, die na den stuurman de wacht kreeg, was van dezelfde meening als stuurman Jol en heeft daarom gezegd te zullen af- of volhouden, en aan stuurboord van het hooge licht te zullen voorbijvaren, in de veronderstelling, dat het hooge licht het achterschip van het andere vaartuig aanduidde, dat vermoed werd met den kop op de vleet te liggen.

Dit afhouden door de *Zaandam* voor het aan de vleet liggend visschersvaartuig, houdt de raad voor een juisten maatregel; in het gegeven geval was het niet uit te maken, of het aan de vleet liggend vaartuig een zeil- of een stoomvaartuig

was, en zoolang zulks niet uit te maken was, deed de *Zaandam* verstandig het waargenomen schip uit den weg te gaan.

Of door de *Zaandam* voldoende is afgehouden om van de *Pitgaveney* vrij te kunnen komen, is, vermits eene aanvaring heeft plaats gehad, twijfelachtig geworden; de aanvaring kan gevolg geweest zijn van te weinig uitwijken van de *Zaandam*, maar ook gevolg van maatregelen van het andere schip, bijv. meer koersverandering dan van een visschersvaartuig aan de vleet te verwachten was.

Volgens Spaans en Dijkhuizen heeft de *Pitgaveney*, nadat de *Zaandam* is gaan afhouden, haar koers veranderd en wel 16 streken.

Volgens de meening van de geheele bemanning der *Zaandam*, was de *Pitgaveney* tijdens de aanvaring los zeilende zonder vleet; zij zou zoomin koers als vaart behouden hebben.

Lijnrecht hiertegenover staat de verklaring van den schipper der *Pitgaveney*, steun vindende bij zijne manschap, die beweert, dat tijdens de aanvaring het schip aan de vleet lag, althans bezig was de netten te schieten.

De raad neemt aan, dat de *Pitgaveney* zeilende was en bezig met het uitschieten van hare netten:

1. wijl zij vóór de aanvaring door de *Zaandam* een half uur lang in dezelfde peiling is waargenomen, en dus niet stoomende in een bepaalden koers kan geweest zijn;

2. wijl niemand van de bemanning der *Zaandam* iets heeft opgemerkt, dat als kenteeken, dat zij stoomende was, kan worden beschouwd;

3. wijl de bemanning der *Pitgaveney* door die der *Zaandam* op dek gezien is, terwijl de werklichten brandende waren en geen visch aan dek lag;

4. wijl de schipper der *Pitgaveney* in overeenstemming met hare bemanning verklaard heeft, dat zij zeilende waren en bezig met het uitschieten der vleet;

5. wijl er geen enkele reden bestond voor de *Pitgaveney* om los varende, doch den schijn aannemende alsof zij visschende was, de koerslijn der *Zaandam* te kruisen.

Eene koersverandering van de *Pitgaveney* is niet bewezen.

Dat de *Zaandam* veel meer heeft kunnen afvallen, dan zij gedaan heeft, en de *Pitgaveney* heeft kunnen vrijloopen, ook wanneer deze 16 streken gewend ware, wanneer zij vóór den wind ware weggeloopen, is niet twijfelachtig.

Deze overwegingen zouden er toe leiden de *Zaandam* alleen de schuld der aanvaring te geven, ware de *Pitgaveney* niet

gebleken te zijn een stoomvaartuig, dat wel is waar zeilende was, doch onder stoom. Daarom behoorde zij der *Zaandam* uit den weg te gaan, en draagt zij mede schuld aan de aanvaring, waar zij dit verzuimd heeft.

Art. 26 der bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee luidt:

Zeilvaartuigen, welke varende zijn, moeten uit den weg gaan voor *zeil*vaartuigen of booten, visschende met netten, lijnen of sleepnetten.

Uit de woorden der wet zou volgen, dat zeilvaartuigen, welke varende zijn, niet behoeven uit den weg te gaan voor *stoom*vaartuigen, visschende met netten, lijnen of sleepnetten, vermits ten opzichte van stoomvaartuigen geen voorschrift is gegeven.

Op stoomvisschersvaartuigen aan de vleet, maar onder stoom, zou volgens de woorden der wet de regel van art. 20 van toepassing zijn, die het stoomvaartuig verplicht te wijken voor het zeilvaartuig.

Deze uitlegging der wet geeft de bedoeling harer ontwerpers weder. In de zitting der Conferentie van Washington, van 25 November 1889, sprak dr. Sieveking haar uit met de woorden: ,,Fishing vessels under steam, may be subject, so far as we see, to the general rules.''

Nochtans heeft zich in Groot-Britanië en Ierland eene andere meening baan gebroken.

Verschillende rechters daar te lande blijken de meening te zijn toegedaan, dat de korrende stoomtreiler of de stoomdrifter aan de vleet een uitzonderingsrecht mogen inroepen.

Zulke schepen worden ,,incumbrent'' genoemd, ,,onhandelbaar''; de achter de treiler aanslepende kor, de geheel of ten deele geschoten vleet, zouden de handelbaarheid dier schepen dermate verminderen, dat zij onhandelbaar werden, in zóó eigenaardige omstandigheden verkeerden, dat, ter voorkoming van onmiddellijk gevaar (voor het eigen schip, of liever voor het vischtuig), afwijking van het voorschrift van art. 20 noodzakelijk zou worden (art. 27).

Deze opvatting der wet deed den rechter de *Zaandam* alleen schuldig achten.

De raad schaart zich aan de zijde diergenen, die eene dergelijke uitlegging onvereenigbaar achten met de woorden en de bedoeling des wetgevers; de stoomtreiler aan de kor en de stoomdrifter aan de vleet zijn bovendien niet in die mate onhandelbaar om een uitzonderinsgrecht te behoeven.

Het verschil van opvatting omtrent de strekking eener

internationale bepaling ter voorkoming van aanvaringen op zee vereischt, naar 's raads meening, voorziening.

Den schipper van een zeilvaartuig wordt geraden voor een Engelschen stoomtreiler, die korrende is, of voor een Engelschen stoomdrifter aan de vleet, uit den weg te gaan; bij de nadering van dergelijke schepen van andere nationaliteit met kruisenden koers, behoude hij koers en vaart.

Wanneer hij de nationaliteit van het schip niet kan vaststellen, geve hij attentieseinen en neme hij de uiterste voorzichtigheid in acht.

Aldus gedaan op 22 December 1910 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, J. Luytjes, C. L. J. Kotting, leden; F. T. Schneyder, plaatsvervangend lid; J. G. T. Broekmeijer, buitengewoon lid; J. Prins, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare vergadering van 28 Januari 1911.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, J. LUYTJES.
,, C. L. J. KOTTING.
,, BROEKMEIJER.
,, J. PRINS.
,, F. T. SCHNEYDER.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift,

RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Vrijdag 24 Februari 1911, n°. 47.

N°. 20.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende de aanklacht van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart tegen Rudolph de Jonge, gezagvoerder van het stoomschip *Poeldijk*.

Den 29 November 1910 ontving de Raad voor de Scheepvaart een schrijven van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, houdende eene klacht tegen Rudolph de Jonge, gezagvoerder van het Nederlandsche stoomschip *Poeldijk*, wonende te Rotterdam, ter zake dat hij zich zou hebben schuldig gemaakt aan misdraging, als bedoeld in art. 48 der Schepenwet, door de bepalingen op het stuwen van graanladingen niet na te leven, en het voorstel, dat de raad ter zake een onderzoek zou instellen.

Bij dit schrijven werd, ten opzichte der aan die klacht ten grondslag liggende feiten, verwezen naar een daarbij aan den raad ingezonden, door de ambtenaren der scheepvaartinspectie, A. Wolkammer en G. H. Bouman, op 21 November 1910 op den door hen afgelegden ambtseed opgemaakt procesverbaal van overtreding door Rudolph de Jonge, van art. 38, al. 2, van het Koninklijk besluit van 22 September 1909 (*Staatsblad* 315).

Overeenkomstig voormeld voorstel van den hoofdinspecteur besliste de raad in raadkamer op 3 December 1910, dat er termen aanwezig waren om het gevraagde onderzoek in te stellen.

Aan dat onderzoek heeft de raad gewijd zijn openbare zitting dd. 18 Januari 1911.

Toen is voorlezing gedaan van:

1. voormelde klacht en voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart;

2. voormeld proces-verbaal der ambtenaren der scheepvaartinspectie, A. Wolkammer en G. H. Bouman;

3. voormeld besluit van den raad in raadkamer, dd. 3 December 1910;

4. de buiten eede afgelegde verklaringen van den aangeklaagde en van de getuigen Jan Reindert de Vries en Cor-

nelis Schaap, vermeld in het ambtseedig proces-verbaal, dd. 10 en 11 Januari 1911, opgemaakt door den inspecteur voor de scheepvaart in het 2de district;

5. afschrift van de chertepartij, op 3/16 September 1910 te Braila gesloten door Wm. H. Müller & Co., scheepsagenten te Braila, handelende eenerzijds als agenten van de bevrachters Wm. H. Müller & Co., te Rotterdam, en anderzijds als agenten van de reeders Polleveld, van der Meer & T. H. van Hattum, te Rotterdam;

6. een 27 October 1910 gedateerden brief van Wm. H. Müller & Co. te Braila, aan Rudolph de Jonge.

In dezelfde zitting heeft de raad kennis genomen van het journaal, het manifest der lading en het stuwplan, alles betreffende de na te melden reis van het stoomschip *Poeldijk*.

Toen ook is buiten eede gehoord Rudolph de Jonge, voornoemd.

Uit een en ander is den raad het volgende gebleken.

Het stoomschip *Poeldijk*, groot 2205 bruto, 1378 R. T. netto, is een Nederlandsch schip, voert de Nederlandsche vlag, heeft een Nederlandschen zeebrief, voert de onderscheidingsteekens P.Q.J.T., en hoort thuis te Rotterdam, alwaar zijne reeders Solleveld, van der Meer & T. H. van Hattum, zijn gevestigd.

Dit schip werd door zijne reeders gecharterd aan Wm. H. Müller & Co., te Rotterdam, om te laden te Galatz en/of Braila, eene volle lading graan en/of hout voor Rotterdam: de reeders garandeerden voor deze reis een deadweight ladingcapaciteit van 3700 Engelsche tons.

Na het sluiten van de desbetreffende chertepartij vóór zijn vertrek uit Rotterdam naar Galatz, is den gezagvoerder, Rudolph de Jonge, oud 40 jaar, wonende te Rotterdam, inzage daarvan verleend.

Den 18den October 1910 arriveerde hij met zijn schip te Galatz.

Terstond, na aankomst, is den gezagvoerder namens bevrachters medegedeeld, dat hem onder meer 300 ton hout ter inlading zou worden aangeboden. Daarop is met het innemen van gestort graan begonnen. Bij de stuwing werd geen gebruik gemaakt van langscheepsche gevelingschotten, welke zich ook niet aan boord bevonden. Daar de vracht naar uitgeleverd gewicht was bedongen, werd, volgens den gezagvoerder, geen bijzondere aandacht geschonken aan de hoeveelheden graan, die werden ingeladen. Slechts werden de door de diverse inladers opgegeven hoeveelheden genoteerd. Toen 29 October 3500 ton gestort graan geladen was, lag het zoet-

watermerk aan en weigerde de gezagvoerder alsnog het hout in te nemen, dat tot toen de bevrachters geweigerd hadden ter inlading aan te voeren.

Volgens het manifest waren geladen 3 549 511 Kg. graan, alles gestort, behalve 100 zakken. Ruim 2 en 3 waren toen vol, terwijl ruim 1 en 4 slechts gedeeltelijk beladen waren. In deze laatste ruimen was de lading afgedekt met eene dubbele laag dwars over elkaar gelegde planken, waarover heen de waarlooze trossen werden opgeschoten, die aan de versterking werden vastgesjord.

Terwijl de gezagvoerder wist, dat meerdere belading het schip een te grooten diepgang zou geven, heeft hij vóór vertrek van Galatz telegraphisch bunkerkolen besteld te Songuldak.

Den 29 October vertrok hij met zijn schip van Galatz. Na aankomst te Songuldak werden aldaar de bestelde 250 ton bunkerkolen ingenomen, waardoor de cirkel van het uitwateringsmerk geheel onder water en het schip 23 c.M. dieper kwam te liggen dan toegelaten is.

Aldus gestuwd en beladen werd daarna de reis naar Rotterdam voortgezet, waar men 20 November 1910 arriveerde. Op deze reis had het schip zwaar weder te doorstaan, doch is de lading niet levendig geworden of overgegaan.

Desgevraagd erkende de gezagvoerder bekend te zijn geweest met zijne verplichting, bij eene lading als deze, langscheepsche gevelingschotten aan te brengen. Hij gaf op in de meening te hebben verkeerd, dat hij het hem te Galatz terstond na aankomst ten vervoer toegezegde hout zou ontvangen, voordat zijn schip zóó diep geladen was, dat hij het, met het oog op de zeewaardigheid van het schip, moest weigeren. Nog voerde hij te zijner verontschuldiging aan, dat zijne reeders hem hadden toegezegd, dat het schip — evenals dit reeds met andere schepen der zelfde reeders geschied is — bij de eerstvolgende survey van de bij vervoer van graanladingen voorgeschreven langscheepsgevelingschotten zou worden voorzien.

De raad nu,

overwegende dat, waar des hoofdinspecteurs klacht alleen is ingediend ter zake van het ontbreken der meergenoemde langscheepsche gevelingschotten, hetgeen is gebleken omtrent den diepgang van het stoomschip *Poeldijk* bij zijn vertrek van Songuldak, buiten beschouwing behoort te worden gelaten, en 's raads verdere overwegingen dan ook alleen betrekking zullen hebben op de feiten, ter zake waarvan door den hoofdinspecteur is geklaagd;

overwegende, dat den raad bij art. 48, al. 1, der Schepenwet, tuchtrecht is toegekend ten aanzien van den schipper die zich misdraagt, doch alleen wanneer zijne misdragingen zijn gepleegd ten opzichte van zijne reederij, de bevrachters, de schepelingen of de passagiers;

overwegende, dat Rudolph de Jonge, door zijn schip als voorschreven te doen laden met gestort graan, zonder de voor zulk eene lading bij art. 38, al. 2, van het Koninklijk besluit dd. 22 September 1909 (*Staatsblad* 315) voorgeschreven langscheepsche gevelingschotten aan te brengen, en met zijn aldus beladen schip zee te kiezen, de mogelijkheid heeft doen ontstaan, dat de lading op de reis van Galatz naar Rotterdam zou overgaan, en mitsdien met de veiligheid van zijn schip ook die der opvarenden in gevaar heeft gebracht;

overwegende, dat Rudolph de Jonge zich mitsdien heeft schuldig gemaakt aan eene misdraging tegenover de opvarenden van zijn schip;

overwegende, dat deswegens op hem een tuchtmaatregel zal behooren te worden toegepast en wel die van berisping,

past ter zake voormeld op den gezagvoerder, Rudolph de Jonge, wonende te Rotterdam, den tuchtmaatregel van berisping toe.

Aldus gedaan op 18 Januari 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, L. Roosenburg, leden; C. M. van Rijn en E. Deddes, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter in 's raads openbare zitting van 28 Januari 1911.

Zijnde de uitspraak niet onderteekend door het buitengewoon lid, C. M. van Rijn, wegens verblijf in het buitenland.

(*get.*) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, H. C. HAACKE.
,, C. L. J. KOTTING.
,, L. ROOSENBURG.
,, E. DEDDES.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Vrijdag 3 Maart 1911, n°. 53.

N°. 21.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende het ongeval op 29 Januari 1911 overkomen aan het stoomvisschersvaartuig *Martha* IJ.M. 165.

De Nederlandsche stoomtreiler *Martha*, gemerkt IJ.M. 165, toebehoorende aan J. Vermandel en C. Versteege, groot bruto 150,47 R.T., vertrok op 20 Januari 1911 tegen den middag uit de visschershaven te IJmuiden naar zee.

Het schip stond onder het bevel van den schipper Leendert Gouda, welke geen zeevaartkundig onderwijs genoten heeft, noch ook in het bezit is van eenig diploma, iemand geschoold door langjarige uitoefening van het bedrijf, als matroos, gedurende 4 jaar als stuurman en gedurende 2 jaar als schipper. De bemanning bestond uit 10 koppen.

Doel der reis was het uitoefenen der visscherij op ongeveer 55° N.B., 5° tot 6° O.L.

Het schip loopt, wanneer de machine met volle kracht werkt, een vaart van 8 zeemijlen per uur.

Te 4 uur in den namiddag werd het lichtschip van de Haaks gepasseerd, daarop stuurde men N.O. ½ N. magn. tot den volgenden morgen 7 uur, steeds volle kracht loopende, in het geheel 120 zeemijlen. Men bevond zich toen op 54° 57′ N.B., 5° 25′ O.L., en ving de visscherij aan.

Eene middagbreedte kon niet genomen worden.

Men had bij vertrek ongeveer 45 Eng. tons kolen aan boord en verstookt, volle kracht loopende, ongeveer 4½ ton kolen, op de visscherij zijnde ongeveer 4 ton per etmaal.

Men bleef visschende tot den middag van Donderdag 26 Januari. De kolenvoorraad was toen geslonken tot 14½ ton, waarom de schipper besloot thuis te varen.

Gestuurd werd Z.W. ½ Z. In den morgen van Vrijdag 27 Januari te 5.30 had men verkenning aan het Haaksvuurschip. Te 8 uur werd de visscherij nogmaals hervat. Gegist bestek was 52° 30′ N. 4° 3′ O.

Het middagbestek gaf als breedte aan 52° 37′ N. Reedter hoogte van de Haaks had de machinist gewaarschuwd dat de kolenvoorraad noodzaakte de reis niet te lang meer voort te zetten.

De visscherij werd voortgezet gedurende Vrijdag 27 en Zaterdag 28 Januari.

Bij het aanbreken van Zondag 29 Januari waarschuwde de machinist, dat de kolenvoorraad noodzaakte naar IJmuiden terug te keeren.

Te ongeveer 1 uur in den morgen nam de schipper hiertoe het besluit, den te volgen koers stellende op Z.O. t. Z. De afstand tot IJmuiden werd geschat op 15 zeemijlen. Het was mooi weer, de zee was kalm, flauwe Z.W. koelte, doch dik van mist: waarom het mistsein gegeven werd.

De machine werd op volle kracht gezet. Na nog eenigen tijd op de brug geweest te zijn, begaf de schipper zich naar beneden, de stuurman en een matroos deden de wacht aan dek.

Te 2.15 is de schipper weder aan dek gekomen. Het was nog steeds dik van mist, waarom hij te 2.30 deed stoppen en het lood werpen. Er werd 9 vadem gelood, waarop weder in denzelfden koers gestoomd is tot 2.50. Andermaal werd gestopt en 9 vadem gelood. Te 3 uur herhaalde men de maatregel en loodde klein 9 vadem. Daarop is halve kracht gestoomd. Te 3.5 werd 9 vadem, te 3.10 8½ vadem gelood Te 3.15 werd gestopt om weder te looden; men bemerkte toen, dat het schip aan den grond liep.

De boot werd uitgezet en een werp uitgebracht, waarmede men het schip trachtte af te brengen, doch het anker werd thuis gehieuwd.

Te 8 uur, toen de mist opgetrokken was, ontwaardde men dat het schip een mijl zuidelijker van Zandvoort op het strand zat; een tweetal sleepbooten kwam hulp aanbieden, welke de schipper echter afwees. De sleepboot *Vischploeg* bleef in de nabijheid.

De schipper poogde te 2 uur namiddags met hoog water nogmaals met eigen middelen vlot te komen, wat echter niet gelukte, waarop de *Vischploeg* naar IJmuiden vertrok, om bericht aan de reederij te brengen.

Dit had ten gevolge, dat de stoomtreiler *City of Aberdeen* van dezelfde reederij zee koos en de *Martha* te hulp kwam. Het gelukte dit schip de *Martha* af te sleepen, die te 5.15 te IJmuiden aankwam.

De inspecteur voor de scheepvaart in het 4de district stelde op 30 Januari een voorloopig onderzoek naar de oorzaak

aard en gevolgen van het ongeval in; op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart tot het houden van een onderzoek, dat in 's raads openbare zitting van 7 Februari werd aangevangen en beëindigd.

Gehoord werden de schipper Leendert Gouda en de machinist Jacob Klaver, terwijl kennis genomen werd van het overgelegde journaal.

Dit journaal, hoezeer, na een daarin geschreven opmerking van den inspecteur, gedagteekend 27 September 1910, geregeld aangehouden, draagt de sporen van verminking.

Een tweetal bladzijden blijken uitgescheurd en de inhoud daarvan vervangen; de dader vergiste zich in de dagteekening en vermeldde onder dezelfde dagteekening het voorgevallene op verschillende dagen.

De getuige Leendert Gouda is gewezen op de ernstige gevolgen welke voor den schipper kunnen voortvloeien uit het niet behoorlijk houden van het scheepsjournaal en op het vernielen of beschadigen daarvan.

Er opmerkzaam op gemaakt dat het volle kracht stoomen in dikken mist niet oorbaar is te achten, loochende de getuige, dat zulks geschied was, hoezeer zulks in het journaal vermeld was, hij het voor den inspecteur had verklaard en ook de machinist in denzelfden zin verklaring had afgelegd.

In strijd met zijne vroegere verklaring en het journaal beweerde hij op de brug gebleven te zijn, toen de reis van de vischgronden naar IJmuiden werd aanvaard. Hij beweerde zich met het innemen van kolen gemeenlijk niet te bemoeien en af te gaan op den machinist, wanneer deze berichtte, dat de voorraad verbruikt was. Zijne vermelding in het journaal, dat nog 10 ton aanwezig waren op den middag van Zaterdag achtte hij geen bewijs voor de juistheid van dat feit.

Met het voortdurend looden meende hij alles gedaan te hebben, wat van hem gevorderd kon worden.

De raad kan deze meening niet deelen en schrijft de stranding toe aan de schuld van den schipper.

Toen deze anderhalf uur van de vischgronden gestoomd had in de richting van IJmuiden, had hij de lichtbrulboei moeten aantreffen, die 2¾ zeemijl uit den wal ligt. Deze is toen niet waargenomen en wegens den dikken mist waren de vuren van IJmuiden niet te zien.

Maar daardoor werd het dan ook niet mogelijk de juiste plaats van het schip te bepalen. Het aanlooden van 9 vadem water toch gaf niet voldoende plaatsaanwijzing, vermits wel

is waar op ongeveer een zeemijl westelijk van de brulboei eene plaats gevonden wordt waar negen vadem water staat doch iets zuidelijker van Zandvoort op korten afstand van de kust ook negen vadem wordt aangetroffen.

Toen 9 vadem gelood werd, had men ten anker moeten gaan, of het gaande moeten houden.

De zucht om met den Zondag thuis te kunnen zijn, deed de voorzichtigheid uit het oog verliezen, wat blijkt èn uit het volle kracht loopen in den dikken mist èn uit het volle kracht den wal insturen toen reeds 9 vadem was aangelood; dit gebrek aan voorzichtigheid bracht het schip op het strand.

Aldus gedaan op 7 Februari 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter: W. Allirol, L. Roosenburg, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; J. G. T. Broekmeijer, G Z. Jol, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 10 Februari 1911.

(get.) Th. B. Pleyte.
,, C. L. J. Kotting.
,, L. Roosenburg.
,, W. Allirol.
,, H. C. Haacke.
,, Broekmeijer.
,, G. Z. Jol.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Vrijdag 3 Maart 1911, n°. 53.

N°. 22.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende het ongeval op 8 Januari 1911 overkomen aan het stoomvisschersvaartuig *Erica*, gemerkt IJ.M. 21.

Het stoomvisschersvaartuig *Erica*, gemerkt IJ.M. 21, toebehoorende aan de naamlooze vennootschap Maatschappij tot beheer van Steamtrawlers en andere visschersvaartuigen, gevestigd te IJmuiden, metende 216,27 R.T bruto, verliet bemand met 10 koppen, onder bevel van den schipper Cornelis Langbroek, op 30 December 1910, des voormiddags ongeveer 10 uur, de visschershaven van IJmuiden, ten einde op 150 Eng. zeemijlen N.N.O. van het Haaksvuurschip de visscherij uit te oefenen.

De schipper, 38 jaar oud, heeft sedert zijne jeugd ter visscherij gevaren, sedert 14 jaar als schipper en gedurende het laatste jaar op een stoomvaartuig; van theoretische zeevaartkunde heeft hij nimmer iets geleerd en het geregeld bijhouden van een eenvoudig journaal gaat boven zijne krachten.

Ter bestemder plaatse aangekomen, heeft men aldaar en in de buurt gevischt tot 7 Januari 1911, toen men, naar gissing, zich bevond op 56° 20′ N.B., 5° 10′ O.L., en de schipper besloot huiswaarts te keeren.

De koers naar IJmuiden werd gesteld op Z.Z.W. per kompas, dat op dien koers geen deviatie had.

Het was bij vertrek van de vischgronden goed weder, doch Zondag 8 Januari wakkerde de wind aan tot eene stijve bries uit het Z.W. en vielen er voortdurend regenbuien. Tot den middag van dien dag werd koers behouden, doch toen de looding 20 vadem water aanwees, werd te 12.30 de koers op Z. ½ W. gesteld. Volgens de patentlog liep het

schip 7 zeemijlen per uur. Te 5.15 werd andermaal het lood geworpen en 15 vadem aangelood; de verheid sedert den middag was 43 mijlen, sedert de thuisreis werd ondernomen waren 193 mijlen afgelegd.

Daarop werd Z magn. gestuurd.

Te 7 uur liet de schipper andermaal looden; de matroos Jacobus Sala, die het lood wierp, bevond 14½ vadem water; op de aangeloode grondsoort werd niet gelet.

Te 12.30 was het dik van mist geworden en de schipper was daarom op de brug gekomen. Te 7 uur meende hij, afgaande op de aangeloode diepte, westelijk van het Haaksvuurschip te zijn, waarom hij Z.Z.O. ½ O. deed sturen en zich naar beneden begaf om te schaften.

Jacobus Sala en zijn broeder Mattheus bleven op de brug en stuurden de opgegeven koers.

Toen de schipper, na geschaft te hebben, te 7.25 aan dek kwam en aldaar met den machinist stond te praten, maakte laatstgenoemde hem opmerkzaam op eene wit en zwarte streep, over bakboord waargenomen.

De schipper ijlde naar de brug en haalde het roer over, maar te gelijker tijd stootte het schip en bleef geboeid zitten.

Achteruitslaan miste het verwachte gevolg; ook toen een paar uur later met hoog water dit nogmaals gedaan werd; toen geraakte de machine onklaar en ging de schroef verloren.

Noodseinen werden daarop met de flambouwen gegeven, waarop te 9.30 een vlet van Petten van de Stoombootreederij voor het sleepen van schepen aan het Nieuwediep en te IJmuiden van en naar zee langszijde kwam. Op de vraag of men het schip verlaten wilde, gingen de stuurman, 4 matrozen en de kok van boord, waar alleen de schipper, de machinist, twee stokers en de schipper van de vlet achterbleven.

Schipper Langbroek maakte met den vletterman der Stoombootreederij, A. Sieuwertzen, eene overeenkomst op den grondslag van „no cure no pay", dat deze reederij de *Erica* zou afsleepen, waarop de sleepbooten *Atlas* en *Hercules* — het was inmiddels half vier in den morgen geworden — te hulp kwamen.

Deze begonnen in den morgen van 9 Januari te trekken en sleepten het schip los, doch het liep weer vast op de buitenbank.

Opnieuw werd getracht verbinding te krijgen.

Onderwijl kwamen de stoomtreiler *Azalea* van IJmuiden met het sleepbootje *Vischploeg* hunne diensten aanbieden.

Aan dezen, in vereeniging met de *Hercules* en de *Atlas*, gelukte het de *Erica* af te brengen, die des avonds te elf uur door de *Atlas* op sleeptouw genomen en te 2.30 v.m. van 11 Januari te IJmuiden binnengebracht werd.

Door den inspecteur voor de scheepvaart in het vierde district werd op 13 Januari 1911 een voorloopig onderzoek ingesteld naar den aard en de gevolgen van het hiervoren beschreven geval.

Op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart tot het houden van een nader onderzoek, dat in 's raads openbare zitting van 10 Februari 1911 werd aangevangen en beëindigd.

De schipper is er op gewezen, dat het overgelegde journaal niet aan redelijke eischen voldoet, dat het geen spoor van een verslag bevat van de reis, waardoor daaruit niet is na te gaan wat eigenlijk is geschied.

Het bleek, dat de schipper niet gewoon is zich van de hulpmiddelen te bedienen om een behoorlijk gegist bestek te bekomen en dit door het nemen van eene middaghoogte te verbeteren, maar op het gezicht en het lood vaart en daar bij slechts zijne ervaring raadpleegt. Op het bedenkelijke daarvan is hij opmerkzaam gemaakt.

Gevraagd, hoe hij had kunnen toestaan, dat de bemanning het schip na de stranding onmiddellijk verliet, toen er voor haar geen levensgevaar bestond en het schip niet ernstig ontredderd was, antwoordde hij, dat er van toestaan geen sprake geweest was, maar dat hij het vertrek der manschap niet had kunnen beletten en bij eene poging daartoe voorzeker in het stakelvuur geworpen zou zijn.

Jacobus Sala, een der matrozen die het schip verlaten hebben, naar de reden daarvan gevraagd, meende, dat de manschap het recht had zoo mogelijk hare have in veiligheid te brengen. Om de bemanning bekreunde de reederij zich immers niet, wanneer een schip geheel verloren ging; zij kreeg van verzekeraars hare schade terug, maar de bemanning moest maar zien hare schade en de gevolgen van werkloosheid te boven te komen. Daarom was deze op voorzorgsmaatregelen bedacht.

Gebleken is, dat de loodlijn, die door Sala gebruikt werd, niet is nagemeten. De muisjes daaraan waren verschuifbaar. De schipper had het bevel over het schip van een ander moeten overnemen en had op den toestand van de hulpmiddelen bij de navigatie niet gelet.

Het komt den raad voor, dat, hoezeer eene rijpe ervaring

een schipper ongetwijfeld uitnemende diensten kan bewijzen, door dezen niet verzuimd mag worden de eenvoudige hulpmiddelen, die eene veilige vaart verzekeren kunnen, geregeld te bezigen. De kaart behoort geraadpleegd, de log afgelezen, bekende landpunten of lichtschepen dienen gepeild te worden, er dient zoo veel mogelijk zonshoogte genomen te worden.

En schipper Langbroek, die te recht groot gewicht hechtte aan de diensten die ook het dieplood vermag te bewijzen, had zich moeten overtuigen, dat de merkteekens, die het getal vademen op de loodlijn aanwijzen, niet verschuiven konden en had acht moeten slaan op den aard van den zeebodem ter plaatse waar die werd aangelood.

De raad heeft aanleiding te gelooven, dat de matroos Sala slechts $9\frac{1}{2}$ vadem heeft gelood en dat eene vergissing bij het uitroepen heeft plaats gehad, niet opgemerkt, omdat de lijn niet werd nagemeten.

Uit de waargenomen diepte werd afgeleid, dat men zich westelijk van de Haaks bevond, eene meening, die gelogenstraft zou zijn, had men de aangeloode grondsoort bekeken.

Eene aaneenschakeling van oogenschijnlijk geringe verzuimen had hier eene scheepsramp ten gevolge, verzuimen inderdaad van ernstigen aard, omdat zij de uitkomsten der looding, welke den schipper alleen tot richtsnoer dienden, ten eenenmale waardeloos maakten.

Aldus gedaan op 10 Februari 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; H. de Booy, plaatsvervangend lid; J. G. T Broekmeijer, G. Z. Jol, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads plaatsvervangend secretaris, mr. C. Henny, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 14 Februari 1911.

(get.) Th. B. Pleyte.
,, W. Allirol.
,, H. C. Haacke.
,, C. L. J. Kotting.
,, H. de Booy.
,, Broekmeijer.
,, G. Z. Jol.
,, C. Henny.

Voor eensluidend afschrift:
C. Henny.

4

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Vrijdag 3 Maart 1911, n°. 53.

N°. 23.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende het ongeval op 14 Januari 1911 de Nederlandsche zeesleepboot *Athleet* overkomen

De Nederlandsche zeesleepboot *Athleet*, onderscheidingsletters N.G.B.P., toebehoorende aan en gereed door de te Groningen gevestigde firma Zwart & Frater Smit, gebouwd te Groningen in 1908, geclasseerd in de Germanische Lloyd, voorzien van een door de scheepvaartinspectie afgegeven certificaat van zeewaardigheid, bemand met 7 koppen, gevoerd door kapitein Pieter Weltevreden, die dienstdiploma heeft als stuurman op de sleepvaart en sedert Januari 1910 op dit schip voer, was 28 December 1910 met twee onderlossers op sleep van Nieuwendam vertrokken naar Göteborg. Na vele wederwaardigheden werden de bakken, zij het in geavarieerden toestand, op 12 Januari 1911 in laatstgenoemde plaats afgeleverd.

Den 13 Januari te 9 uur v.m. aanvaardde men van Göteborg de thuisreis met bestemming naar Delfzijl.

Nieuwe Duitsche kaarten, betrekking hebbende op de voorgenomen reis, waren aan boord.

Tegen het plafond van het stuurhuis was een klein kompas aangebracht, dat 28 October 1910 in Delfzijl het laatst geregeld was; een peilkompas bevond zich niet aan boord.

Een log was wel aan boord, maar deze was defect; de geloopen vaart werd berekend naar het aantal slagen, dat de machine maakte. Met 135 slagen werd bij goed weer gerekend op eene vaart van 10 à $10\frac{1}{4}$ mijl en met 150 slagen op $11\frac{1}{2}$ mijl.

De stuurman die aan boord was, had eerste-rang-stoom- en eerste-rang-zeildiploma.

Nadat Anhalt Knob op $\frac{1}{4}$ mijl afstand gepasseerd was, werd koers gezet om de Z.Z.W. tot Z.W. t. Z. per kompas naar het eiland Hesselö, dat 14 Januari te 7.30 v.m., terwijl het in het Z.O. gepeild werd naar gissing op circa 4 mijl afstand, gepasseerd werd.

Daarna werd koers gezet W.Z.W. magn., deviatie plus $\frac{3}{8}$ ten einde tusschen het Schultzvuurschip en Sjaellandsrif te passeeren.

Het was mooi weder, doch nevelig, met een zuidelijk briesje. Omstreeks 8.30 v.m. stootte het schip, zonder ook slechts een oogenblik vast te blijven zitten. Onmiddellijk werd gestopt en 5 vadem, even later 8 vadem water gelood. Daarop werd de reis nog een half uur in denzelfden koers voortgezet, waarna met Z.W. tot Z.W. t. Z. koers de Samsö-Belt werd ingestuurd. Op die voortgezette reis werd als eerste punt de vaste wal van Sjaelland gepeild.

Tijdens voormeld stooten deed de stuurman de wacht; echter bevond zich ook de gezagvoerder aan dek. Vóór of op dat oogenblik waren geene vuren of land in zicht geweest; echter verklaarde de stuurman later aan den gezagvoerder, dat hij ten tijde van het stooten even den wal, vermoedelijk Sjaellandsrif, meende te hebben gezien.

Nauwelijks was de machine weder aangezet, of men bemerkte, dat er averij was aan de schroef. Toch kon, als gezegd, de reis worden voortgezet, hoewel wegens warm loopen der machine herhaaldelijk vaart geminderd en soms gestopt moest worden.

In den morgen van 15 Januari arriveerde men te Holtenau en zette men de reis door het Kaiser Wilhelm Kanal voort naar Brunsbutteloog, waar onderzoek van een expert werd afgewacht.

Overeenkomstig diens oordeel werd de *Athleet* 18 Januari 5.30 v.m. door eene andere sleepboot, de *Antonio Frater*, verder gesleept naar de intusschen veranderde bestemming Amsterdam, waar men op 21 Januari arriveerde. Daar ging het schip 24 Januari in het droogdok en werd bevonden, dat er een blad van de schroef af was, dat de achtersteven gebroken was en dat de machine reparatie vereischte, doch dat aan de verf van de huid van het schip, veel minder aan de huid zelve, iets mankeerde.

Door den inspecteur voor de scheepvaart in het 1ste district werd op 30 Januari 1911 een voorloopig onderzoek naar het voorschreven ongeval ingesteld.

Overeenkomstig een daartoe strekkend voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, dd. 31 Januari 1911.

besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 1 Februari 1911, dat ook de raad een onderzoek naar dit ongeval zou instellen.

Dit onderzoek werd aangevangen en beëindigd in 's raads openbare zitting van 7 Februari 1911.

Toen werd voorlezing gedaan van het proces-verbaal, door den inspecteur voor de scheepvaart in het 1ste district opgemaakt van zijn op 30 Januari 1911 den gezagvoerder Pieter Weltevreden, oud 36 jaar, buiten eede afgenomen verhoor De raad nam toen voorts kennis van het op gemelde reis gehouden scheepsjournaal en hoorde buiten eede de opgaven van den gezagvoerder voornoemd.

Het vorenstaande relaas der feiten is aan het zooeven genoemde bewijsmateriaal ontleend.

De raad neemt de door den gezagvoerder opgegeven meening, dat zijn schip op een onbekend gebleven onder water drijvend voorwerp heeft gestooten, als de juiste, althans als de meest waarschijnlijke oorzaak van de ontstane schade aan.

Dat peilingen niet anders kunnen worden genomen dan door eene liniaal of iets dergelijks onder het aan het plafond van het stuurhuis bevestigde kompas te houden, acht de raad af te keuren.

Voorts wraakt hij het feit, dat met eene defecte log gevaren werd.

Aldus gedaan op 7 Februari 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, H. C. Haacke, C. L. J Kotting, L. Roosenburg, leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter in 's raads openbare zitting van 14 Februari 1911.

(get.) Th. B. Pleyte.
,, W. Allirol.
,, H. C. Haacke.
,, C. L. J. Kotting.
,, L. Roosenburg.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift:
C. Henny.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Dinsdag 21 Maart 1911, n°. 68.

N°. 24.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam betreffende het ongeval op 27 December 1910 voorgevallen aan boord van het stoomschip *Hollandia*.

Het dubbelschroefstoomschip *Hollandia*, toebehoorende aan de naamlooze vennootschap Koninklijke Hollandsche Lloyd, te Amsterdam, onderscheidingsletters P. B. Q. N., varende onder Nederlandsche vlag, gebouwd te Glasgow in 1909, voorzien van een certificaat van deugdelijkheid, bij Lloyd's geclasseerd als ✠ 100 A. I., verliet onder commando van den gezagvoerder Jan Schottee de Vries op 14 December 1910 de haven van Amsterdam met bestemming Buenos Aires.

Het schip was behoorlijk bemand en uitgerust en vervolgde, na het aanloopen van Dover, Boulogne, la Coruna, Vigo en Lissabon, rechtstreeks zijne bestemming.

Op den morgen van 27 December 1910, te 4.12, men bevond zich op 6° N.B., 26° 11′ W.L. gegist bestek, werd de gezagvoerder, die te kooi lag, opgeschrikt door een zwaren slag.

Hij begaf zich ijlings naar de brug, waar de eerste- en vierde-officier wacht deden, van wie hij echter niets omtrent de oorzaak van den slag, die op de brug ook was waargenomen, vernam. Het schip verminderde gaandeweg zijne vaart.

Van de machinekamer, door de spreekbuis opgeroepen, kwam geen antwoord, waarom hij den vierde-officier naar beneden zond, om te zien wat er gaande was.

Er kwam stoom uit de machinekap, maar de stuurboordmachine werkte nog. Kort daarop kwamen de machinisten op het sloependek de stoomafsluiters dichtdoen.

De vierde-officier bracht de boodschap, dat er in de machinekamer iets gesprongen was, men wist nog niet wat, waarop de gezagvoerder naar omlaag ging. In de dienstgang ontmoette hij een der machinisten, van wien hij vernam, dat vermoedelijk

de evaporator was gesprongen en dat alle mannen van de wacht bezig waren de vuren te trekken.

De gezagvoerder ging aan dek de door den slag uit hunnen slaap geschrikte passagiers geruststellen en begaf zich daarop naar beneden.

Men had juist den tweede-machinist Jan Jurgen Licht uit de machinekamer opgehaald en naar de operatiekamer gebracht, waar zich ook de dokter bevond. De tweede-machinist was in het linkeroog door een stuk metaal getroffen, dat in den schedel was gedrongen en zich weder een uitweg had gebaand door het schedeldak, dat geheel open lag; de dood was reeds ingetreden. De vierde-machinist bleek een brandwond aan de knie te hebben gekregen.

In de machinekamer was eene groote verwoesting aangericht. Toen eenige orde was geschapen in den warwinkel van vernielde machinedeelen, bleek, dat de verwoesting veroorzaakt was door het springen van den evaporator.

Tot 44 minuten na den middag lag het schip gestopt. Toen bleek het mogelijk weder vooruit te draaien en te 1 uur werd weder met volle kracht werkende machines gestoomd.

Den 2den Januari 1911 kwam het schip te Rio de Janeiro aan, waar scheepsverklaring is afgelegd.

Na terugkomst van het schip te Amsterdam — 8 Februari — werd door den inspecteur voor de scheepvaart in het eerste district een voorloopig onderzoek naar het hiervoren beschreven ongeval ingesteld; op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart tot het houden van een onderzoek, dat op 14 Februari werd aangevangen en beëindigd.

Als getuigen werden door den raad gehoord J. Foudraine, inspecteur van de naamlooze vennootschap Koninklijke Hollandsche Lloyd, J. Schottee de Vries, gezagvoerder, J. Bouman, eerste-machinist, C. Joor, vierde-machinist, en J. Smit, olieman; de laatste vier personen tijdens het ongeval allen aan boord van de *Hollandia*.

Door den getuige Foudraine is verklaard, dat de evaporator, die uit elkaar gesprongen bleek te zijn, er een was vervaardigd volgens het systeem van J. L. Ceuvel te Naarden.

Ingevolge het bepaalde bij art. 61 van het Koninklijk besluit van 19 October 1896 (*Staatsblad* n°. 163), tot uitvoering der Stoomwet, strekte het Nederlandsch Staatstoezicht zich niet over den evaporator uit, vermits zijn inhoud, 1544 d.M^3., vermenigvuldigd met den druk op de wanden (0,387 K.G.) per c.M^2. minder bedroeg dan 600 K.G.

De evaporator werd in Engeland opgesteld, door Lloyd's surveyor vanwege den Board of Trade gekeurd en deugdelijk bevonden, ten bewijze waarvan eene ambtelijke mededeeling van den Board of Trade, gedagteekend 11 Februari 1911, werd overlegd. Op voorschrift van den Board of Trade was eene dubbele $3^1/_2''$ veiligheid aangebracht en getuige achtte het werktuig geheel voor het doel geschikt, en, bij goede behandeling, ten eenenmale ongevaarlijk.

Aan het getuigenis van den gezagvoerder in verband met het scheepsjournaal zijn de voormelde feiten ontleend. Uit de verklaring der machinisten bleek nog, dat de hoofdmachinist J. Bouman tot even na 12 uur 's nachts in de machinekamer was geweest. Te 12 uur was de wacht betrokken door de machinisten Licht en Joor; twee olielieden, waarvan één getuige Smit, waren te 1 uur op de wacht gekomen. Getuige Joor had den dienst op de plaat en hield toezicht op de hulpwerktuigen, de machinist Licht bleef bij de hoofdwerktuigen. Tusschen 12 en 1 uur is geëvaporeerd en getuige Joor opende daartoe eerst de aftap-, daarna de stoomtoevoerklep. Te 1 uur is de evaporator afgezet.

Tegen het einde van de wacht zakte het waterpeil in den stoomketel, waarom er meer voedingswater zijn moest en geëvaporeerd moest worden. In den evaporator was niet voldoende water, waarom Licht aan Joor verzocht de voor de doorspoeling der privaten gebezigde pomp, die ook den evaporator van water voorzag, aan te zetten en den cilinder daarvan te smeren. Zelf ging hij den evaporator aanzetten. Juist daarop werden 8 glazen geslagen en beide machinisten gingen toen naar de hoofdwerktuigen, Joor naar de bakboord-, Licht naar de stuurboordmachine om slagen te tellen. Er klonk eensklaps een knal, als van het springen van een peilglas, wat Joor deed vermoeden, dat het peilglas van den smeertoestel sprong. Dadelijk daarop volgde een zware slag en vulde zich de machinekamer met stoom. Joor poogde naar stuurboord te komen, waar hij te midden van allerlei ijzerwerk een man zag liggen, maar zelf verbrand zijnde aan de knie en zeer verschrikt, kon hij zich van alles geen rekenschap geven. Hij wist naar de plaat te komen, van waar de stokers hem naar boven droegen.

Ook de olieman Smit heeft eerst een knal, kort daarop een doffen zwaren slag vernomen. Hij heeft niet opgemerkt, dat de evaporator werd aangezet.

Toen de eerste-machinist, door het blazen van den stoom gewekt, naar de machinekamer ijlde, was het niet mogelijk daarin door te dringen vanwege den stoom. Hij deed door twee

machinisten de zich op het sloependek bevindende stoomafsluiters dichtdoen en kon na een kwartier in de machinekamer komen.

Daar werd Licht gevonden, doodelijk in het hoofd getroffen, de evaporator was vernield.

Aan het ter zitting voorgelezen verslag van den expert der scheepvaartinspectie, A. Kruk, is het volgende ontleend:

De evaporator is er een volgens type „Ceuvel" en bestaat uit een gegoten ijzeren onderstuk en geslagen ijzeren stoomhouder als bovenstuk. Het onderstuk is cilindrisch en voorzien van een rechthoekig aangietsel, waarin de verwarmingspijpen worden gestoken en dat gesloten wordt door een dubbel deksel, waarin de pijpen zijn verbonden. Tusschen de wanden van het deksel, welke ruimte in twee horizontale kasten wordt verdeeld, wordt in het bovengedeelte stoom van 200 Lbs. druk toegelaten, welke van daar door de verwarmingspijpen naar de onderkast terugkomt. De stoom, die in de pijpen condenseert, wordt dan uit de onderkast afgetapt. De aftap is zeer ruim, nl. $1^1/_4''$, terwijl de stoominlaat $1^3/_4''$ is.

Het gegoten onderstuk is totaal verwoest, inclusief het deksel. Aan de pijpen zelf is niets te ontdekken, wel zijn die natuurlijk verbogen. De stukken zijn alle kanten weggeslingerd, terwijl het gebroken deksel, zoover dit bij elkaar gehouden werd, door den pijpenbundel op eenige meters afstand werd gevonden.

Het bovenste gedeelte van den evaporator, de stoomhouder, is recht naar boven tegen het dek aangeworpen met zulk eene kracht, dat een der dekbalken krom werd gebogen en het uitgebolde deksel van den stoomhouder, waarop afsluiter en veiligheidskleppen waren bevestigd, welke geheel verbrijzeld werden, naar binnen gebogen werd. Daarna viel de stoomhouder ongeveer ter zelfder plaatse neer. Door den opgeworpen stoomhouder en de weggeslingerde deelen van het onderstuk werden diverse stoom- en waterpijpen ten deele vernield, beide „sanitary" pompen en eene der lenspompen van de bakboordmachine onbruikbaar gemaakt.

Door den hoofdmachinist Bouman is nog verklaard, dat de stoomtoevoerklep van den evaporator onder de overblijfselen daarvan is gevonden; deze was geopend. Eerst 7 dagen na het ongeval vond men in den excentriekput de aftapklep; deze was gesloten.

De veiligheidskleppen van den evaporator waren te Amsterdam, bij vertrek, geheel in orde; eenigen tijd voor het ongeval had hij zich persoonlijk daarvan nogmaals overtuigd.

Als gevolg van de ramp heeft het schip eenige slagzijde

gekregen, naar de meening des gezagvoerders ongeveer 4°, wat veroorzaakt moet zijn door het binnenstroomen van buitenboordswater als gevolg van het afrukken van pijpen.

Uit het onderzoek heeft de raad de overtuiging gekregen, dat het springen van den evaporator de oorzaak is geweest van den dood van den tweede-machinist Jan Jurgen Licht op 27 December 1910.

Dat de evaporator zich begeven heeft meent hij niet te moeten toeschrijven aan eigen ondeugdelijkheid van het toestel, doch er bestaat groote waarschijnlijkheid, dat de stoomtoevoerklep is geopend, toen de aftapklep nog dicht stond.

In de met het deksel van den evaporator verbonden pijpen bevindt zich, wanneer de toestel eenigen tijd afgezet is geweest, eenig water, dat zich in de stoomkasten van het deksel verzamelt. Toen in die kasten stoom werd toegelaten van hooge spanning en deze door de gesloten aftapklep geen uitweg vinden kon en het water niet kon uitdrijven, moet waterslag ontstaan zijn, die de stoomkast deed barsten, en wel aan de binnenzijde. Vandaar de eerste knal.

De stoom van hooge spanning kreeg daardoor toegang tot den stoomhouder; weder ontstond waterslag en deze veroorzaakte het springen van den stoomhouder, waardoor de stoom in de machinekamer kon komen.

De raad acht door het gebeurde zijne meening bevestigd, dat de bediening der hulpwerktuigen in de machinekamer vaak niet tot haar recht komt, door den grooten haast die daarbij wordt gemaakt.

Het streven om bij het overgeven der wacht te kunnen doen blijken dat tijdig gedacht is aan het op peil houden van het voedingwater voor de ketels, wat bij moeilijk stoomhouden zijne bezwaren medebrengt, leidt er toe den evaporator op het einde der wacht aan te zetten en in haast te doen, wat geleidelijk behoorde te geschieden.

Degene die de evaporator heeft te bedienen, overtuige zich, alvorens stoom daarin toe te laten, dat de afvoerklep van den stoomhouder behoorlijk geopend is, en dat de afvoerklep der stoompijpen in den evaporator mede geopend is, en verhelpe tijdig mogelijke stoornissen in de werking daarvan.

Verzuim van die voorzorgen zet menschenlevens op het spel.

Bovendien, wanneer een stoomvat als een evaporator uit elkaar vliegt, is het mogelijk, dat de her- en derwaarts geslingerde stukken schade toebrengen aan kleppen en pijpen, van zoo ernstigen aard, dat het buitenboordswater toegang krijgt tot het

schip en ernstig gevaar voor ondergang daarvan kan ontstaan.

Aldus gedaan op 14 Februari 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, L. Roosenburg, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; E. Deddes, J. Maandag, buitengewone leden; Z. W. C. Dekkers, H. van Helden, plaatsvervangend buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 20 Februari 1911.

(*get.*) TH. B. PLEYTE.
„ W. ALLIROL.
„ L. ROOSENBURG.
„ H. C. HAACKE.
„ C. L. J. KOTTING.
„ E. DEDDES.
„ H. VAN HELDEN.
„ J. MAANDAG.
„ Z. W. C. DEKKERS.
„ RICHARD JANSSEN.

Voor eensluitend afschrift:

RICHARD JANSSEN.
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Dinsdag 21 Maart 1911, nº. 68.

Nº. 25.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam betreffende de aanvaring op de Noordzee op 4 Januari 1911 tusschen het Nederlandsche stoomvisschersvaartuig *Mouth* IJ. M. 114 en het Noorsche stoomschip *Rowena*.

De Nederlandsche stoomtreiler *Mouth* IJ. M. 114, op 29 December 1910 ter visscherij vertrokken, bevond zich op 4 Januari 1911 te 1 uur v.m. op ongeveer 20 zeemijlen afstand van IJmuiden. Het draailicht van IJmuiden was in het Z.O. gepeild en de plaats van het schip bepaald op 52° 38′ N.B., 4° 5′ O.L.

Het net was over bakboord uitgezet, de voorgeschreven lichten, als de driekleurige en witte toplantarens, waren helder brandende, het vurengezicht was goed en N.t.W. voorliggende liep men bij stijve bries uit het O.N.O. en woelige zee eene vaart van 2½ mijl over den grond.

Op de brug bevonden zich de schipper Willem Zwart en de matroos Pieter Groen. Het roer was vastgezet en het schip stuurde zich zelf.

Op een gegeven oogenblik werden beide mannen een schip gewaar, vier streken over stuurboordsboeg, dat een toplicht en een rood boordlicht zien liet. Dat vaartuig stoomde de *Mouth* eerst door, liet daarop echter zijn groene licht zien en daarop weder zijn roode vuur.

Schipper Zwart maakte daaruit op, dat het stoomschip, dat zijn koers kruiste, eerst had willen voorover loopen, daarna achter de *Mouth* had willen overgaan. ten slotte toch weder vóór haar wilde overgaan.

Het laatste achtte hij onmogelijk; hij vreesde voor eene aanvaring, deed de machine stoppen en trok aan de lijn van de stoomfluit, die een lang aangehouden toon deed hooren, waarmede

hij te kennen wilde geven, dat het andere schip hem had te mijden.

Desniettegenstaande werd de *Mouth* door dat schip aangevaren.

Het net werd ingehaald. Het bleek, dat de steven van de *Mouth* naar stuurboord was omgezet en dat het schip water maakte.

Men zette het andere stoomschip achterna, praaide dit en las op den achtersteven den naam *Rowena*. Daarna werd de thuisreis aanvaard en te 5.30 v.m. kwam men te IJmuiden binnen.

Te Haarlem is door de bemanning der *Mouth* scheepsverklaring afgelegd, aan welk stuk de toedracht van het ongeval, gelijk hiervoren geschetst, is ontleend.

Het s.s. *Rowena*, groot 1117 bruto, netto 687 R. T., onderscheidingssein J.S.H.G., thuisbehoorende te Trondjhem, toebehoorende aan de Aktieselskap Rowena (A. W. Selmer) aldaar, vertrok op 29 December 1910 van Trondjhem met eene lading zwavelerts naar Rotterdam.

Te 11 uur in den avond van 3 Januari werd het Haaksvuurschip gepeild O.t.Z.¼Z. op 11′ afstand, waarna de koers gesteld werd op Z.½W. De lichten aan boord waren helder brandende. De hondenwacht werd gedaan door den tweede-stuurman John. K. Wük. Te 1 uur v.m. van 4 Januari had de matroos Toralf Brakstad roertorn; de matroos Peder Annaniassen stond op den uitkijk op de brug.

Te 1 uur v.m. van 4 Januari werden op de brug recht vooruit, of iets aan bakboord, twee witte toplichten waargenomen, en de stuurman gelastte den roerganger die aan bakboord te houden. Dit commando werd opgevolgd.

Geen andere lichten werden zichtbaar en de stuurman gaf daarom den kijker aan den uitkijk, ten einde zich te overtuigen, dat hij goed gezien had.

De vaartuigen naderden elkander en nu werd 1½ tot 2 streken op bakboordsboeg een glimp van een groen licht gezien.

Men begreep, dat men een stoomtreiler voor zich had, al kon men zich niet verklaren, dat deze het roode licht der *Rowena* niet zou gezien hebben. Stuurboordroer geven, om vrij te komen, was, gegeven de afstand der schepen, niet mogelijk, daarom werd hard bakboord gecommandeerd, de machine gestopt en de gezagvoerder geroepen.

Er had eene aanvaring plaats; de *Rowena* werd in de midscheeps geraakt.

Uit de machinistenkamer kwam iemand op de brug melden, dat er water drong in bakboords-kolenbunker. Er werd volle kracht vooruitgeslagen om rond en bij den stoomtreiler te komen,

die een eind achteruit was geraakt. Toen de treiler naderbij kwam werd gestopt en de bemanning gezet aan het dichten van het lek. De treiler werd gepraaid en bleek te zijn de *Mouth* IJ. M. 114.

Daar deze geen hulp behoefde, werd de reis naar Rotterdam vervolgd, waar men te 10.30 in de Binnenhaven meerde.

Op 7 Januari 1911 werd aldaar voor den consul-generaal van Noorwegen, G. W. Burger, en twee bijzitters scheepsverklaring afgelegd, aan den inhoud waarvan de voorstelling van het ongeval, gelijk zij door de opvarenden der *Rowena* gegeven wordt, is ontleend.

Door den inspecteur voor de scheepvaart in het vierde district werd op 6 Januari 1911 een voorloopig onderzoek naar het gebeurde ingesteld; eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart besloot, in afwijking van het voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, tot het houden van een nader onderzoek, dat in 's raads openbare zitting van 20 Februari werd aangevangen en beëindigd.

In die zitting is voorlezing gedaan van de scheepsverklaringen hiervoren vermeld, en van de processen-verbaal van de verhooren door voormelden inspecteur voor de scheepvaart afgenomen aan Nicolaas Kraak en Meindert de Haas, opvarenden van de *Mouth* IJ. M. 114, terwijl de schipper Willem Zwart en de matroos Pieter Groen door den raad als getuigen werden gehoord, die de scheepsverklaring en de voor den inspecteur afgelegde verklaringen in hoofdzaak bevestigden.

Desgevraagd, verklaarde de schipper niet te weten, dat een stoomvaartuig, onder stoom, ook wanneer het vischt met de korre of het schrobnet, den koers van een ander vaartuig onder stoom kruisende, wanneer het dat vaartuig aan stuurboord heeft en er gevaar voor aanvaring bestaat, daarvoor uit den weg moet gaan.

Mede verklaarde hij, dat het hem onbekend was, dat een fluitsein niet als attentiesein dient, maar dat tot het geven daarvan een stakellicht of een knalsein dient te worden gebezigd.

De schipper erkende, dat zijn vischtuig, dat aan bakboord uitstond, hem geene belemmering was geweest naar bakboord uit te wijken; desnoods had hij ook naar stuurboord kunnen uitwijken, doch als visscherman achtte hij zich tot geenerlei maatregel gehouden.

Door Pieter Groen werd bevestigd, dat men zich naar die meening gedragen heeft. Het roer bleef vastgezet staan, tot op oogenblik vóór de aanvaring.

Vermelding verdient nog, dat aan boord der *Rowena* — blijkens scheepsverklaring —, toen de aanvaring onvermijdelijk

3

werd, een langdurig gillen van de stoomfluit der *Mouth* gehoord is en dat door de *Rowena* geene fluitseinen zijn gegeven.

De raad is van meening, dat de schepen, toen zij elkaar in het gezicht kregen, ongeveer tegen elkaar inlagen. Dit blijkt uit de door beiden opgegeven koersen en uit de waargenomen lichten; de *Mouth* nam wel een rood licht der *Rowena* waar, de *Rowena* niet het groene licht van de *Mouth*, daar de driekleurige lantaren der *Mouth* van recht vooruit tot twee streken over beide boegen wit laat zien.

De *Mouth* was in den sector van het roode licht der *Rowena*, de *Rowena* in den sector van het witte licht der *Mouth*.

Ware de schipper der *Mouth* op de hoogte geweest van de bepalingen ter voorkoming van aanvaring op zee, hij hadde, toen nog geene aanvaring dreigde, een stakelvuur getoond, wat de *Rowena* eene aanleiding ware geweest tot koersverandering, tot het toonen van haar groene vuur. Ware de *Rowena* daarmede in gebreke gebleven, dan hadde de *Mouth* bakboordroer (n. c.) dienen te geven en dit roer geven moeten kenbaar maken door twee stooten op de fluit.

Nu hij dit naliet, liet hij de *Rowena* in den sector van het witte licht van de *Mouth* doorloopen.

Het gieren der schepen deed aan de *Mouth* een oogenblik het groene vuur van de *Rowena*, aan de *Rowena* het groene vuur van de *Mouth* zien.

Toen de *Rowena* ontdekte, dat de tegenligger een visschende stoomtreiler was en maatregelen nam tot voorkoming van aanvaring, was het te laat; zij had echter geen enkel voorschrift verzuimd.

Aldus gedaan op 20 Februari 1911, door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, L. Roosenburg, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; J. G. T. Broekmeijer, G. Z. Jol, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads plaatsvervangend secretaris, mr. C. Henny, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 24 Februari 1911.

(*get.*) TH. B. PLEYTE.
„ W. ALLIROL.
„ L. ROOSENBURG.
„ H. C. HAACKE.
„ C. L. J. KOTTING.
„ BROEKMEIJER.
„ G. Z. JOL.
„ C. HENNY.

Voor eensluidend afschrift:

RICHARD JANSSEN, *Secretaris*.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Dinsdag 21 Maart 1911, nº. 68.

Nº. 26.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart betreffende het ongeval op 30 Maart 1910 overkomen aan het Nederlandsche tjalkschip *Noordster*.

Het Nederlandsche tjalkschip *Noordster*, onderscheidingssein P. N. C. D., thuisbehoorende te Groningen, groot 72,04 R. T. netto, in 1908 te Noordhorn van staal gebouwd, schipper Geert Veen, oud 29 jaar, voorzien van een dienstdiploma als schipper op de kleine vaart, vertrok op 11 Maart 1910, beladen met 139 000 K.G. lijnkoeken, van Londen met bestemming naar eene Deensche haven.

Te Holtenau had de schipper order af te wachten, waar moest worden gelost.

De overtocht van de Noordzee had plaats bij zeer gunstig weder, de vaart door het Kaiser Wilhelm Kanal geschiedde zonder bezwaar en op 23 Maart 1910 kwam het schip ter reede van Holtenau voor anker.

Daar werd order ontvangen de lading naar Kopenhagen te vervoeren, en op 28 Maart 1910 des voormiddags te 3 uur werd de reis derwaarts aanvaard.

Met den schipper bevonden zich aan boord de stuurman M. Menkema, in het bezit van dienstdiploma kleine zeilvaart, en de 17-jarige matroos Albert Schudde.

Het schip had van de scheepvaartinspectie een certificaat van zeewaardigheid ontvangen.

Volgens het journaal heeft men op 28 Maart gepeild om 11 uur v.m. het vuurschip van Gabelsflach, des avonds te 8 uur dat van Fehmarn; op 29 Maart te middernacht moet Hyllekrog zijn gepeild in het N. N. O., afstand 10′.

Als sedert gestuurde magnetische koers is opgegeven O. t. N. De verheid op den middag zou bedragen hebben 30′, gerekend van de plaats waar Hyllekrog werd gepeild. Toen zou Gjedzerrif-

vuurschip gepeild zijn … Z. W. t. W. per kompas op 10′ afstand.

Deze koerslijn snijdt de… havendam van Gjedzer en loopt rakelings langs Gjedzerhoek … over banken en ondiepten, waar het schip niet geweest kan zijn. …

Later gestuurde koersen verme…dt het journaal niet; te 8 uur 's avonds moet Darsserort in het Z. … W. p.k., te 12 uur Dornbusch in het Z. O. t. Z. p.k. gepeild zijn, beide … op 12′ afstand. Deviatie van het kompas is niet opgegeven.

Op 30 Maart 1910 des nachts te 2 uur is de wind naar het Oosten geloopen, de zee nam hand over ha…nd toe en zware stortzeeën braken herhaaldelijk over het schip.

Er moest zwaar gezeild worden om boven Moen te komen en daarna weder om boven Stevensklint te komen.

Dat scheen niet te gelukken, waarom eene veilige reede gezocht werd en koers gesteld werd naar Bögeström. de zeer nauwe, ondiepe en van zandbanken omgeven doorvaart tusschen Sjaeland en het eiland Nyord.

Daar is het schip gestrand en door de bemanning verlaten op 30 Maart des voormiddags. De strandingsplaats is niet opgegeven, evenmin de tijd der stranding.

's Anderen daags — er stond 5 voet water in het schip — zijn de bergingswerkzaamheden begonnen, er werd 100 tons lading in lichters gelost en op Zondag 3 April kwam het schip vlot, dat naar Kopenhagen werd gesleept.

Eerst in Februari 1911 kwam schipper Geert Veen in Nederland en werd het journaal overgelegd aan den inspecteur voor de scheepvaart in het 3de district. Gemelde inspecteur nam den schipper een verhoor af en op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 10 Februari tot het houden van een onderzoek, dat op 20 Februari 1911 in 's raads openba… zitting werd aangevangen en beëindigd.

Aan de hand van het journaal werden den schipper eenig… vragen gesteld betreffende de daarin vermelde koersen.

Hij bleek niet in staat in de kaart die koersen uit te zetten noch ook door kaartpassing te bepalen den koers van Holtenau naar Kopenhagen, evenmin om kompaskoers tot magnetischen koers te herleiden of uitleg te geven van hetgeen onder deviatie van het kompas wordt verstaan.

Hij verklaarde geen zeevaartkundig onderwijs genoten te hebben maar na een paar jaar varens bij zijn vader een dienstdiplom… als schipper te hebben verkregen.

Stuurman Menkema was de man, die den koers stelde en di… het journaal invulde, waarvan de schipper geen begrip had e…

waarvoor hij geene aansprakelijkheid aanvaardt; de schipper verklaarde steeds gehandeld te hebben op de aanwijzingen van dezen stuurman en ook nu nog zonder anderer hulp niet te varen.

Het onderzoek werd geschorst en de raad nam in raadkamer de volgende beschikking, waarvan na heropening der zitting aan den schipper mededeeling is gedaan, bij monde van den voorzitter.

De Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam:

Gezien de beschikking van de commissie uit den raad van 10 Februari 1911, houdende, dat een onderzoek zal worden ingesteld naar de scheepsramp op 30 Maart 1910 overkomen aan het Nederlandsche tjalkschip *Noordster;*

Gezien het aan den raad overgelegde scheepsjournaal van gezegd schip:

Gelezen het proces-verbaal van verhoor door den inspecteur voor de scheepvaart in het derde district afgenomen aan Geert Veen, oud 29 jaar, gezagvoerder van gezegd tjalkschip, wonende te Groningen:

Overwegende, dat in 's raads zitting van heden is gebleken, dat gezegde Geert Veen niet in staat is in de kaart den koers af te zetten van Holtenau naar Kopenhagen, dat de koersen in het journaal opgegeven als te zijn gestuurd niet juist kunnen zijn, vermits zij landpunten snijden of in het land uitloopen, en op grond van de door hem gegeven antwoorden op gestelde vragen ernstige twijfel is gerezen of de schipper bekend is met de allereerste beginselen der zeevaartkunde:

Overwegende, dat Geert Veen, voornoemd, verklaard heeft steeds de hulp van anderen te hebben gehad in het bestuur van zijn schip, die door hem dan ook aansprakelijk worden geacht voor den inhoud van het journaal, dat door hen is gehouden:

Overwegende, dat het vermoeden is gerezen, dat de scheepsramp, hiervoren vermeld, is veroorzaakt door de ongeschiktheid van den schipper:

Gezien artikel 34 der Schepenwet:

Beschikkende,

Verklaart, dat het onderzoek naar de scheepsramp op 30 Maart 1910 in de Faxobaai overkomen aan het te Groningen thuisbehoorende tjalkschip *Noordster*, gezagvoerder Geert Veen, wonende te Groningen, ook zal loopen over de vraag, of die ramp is veroorzaakt door de ongeschiktheid van den gezagvoerder:

Verklaart Geert Veen, voornoemd, onbevoegd om gedurende

het onderzoek naar die scheepsramp en mitsdien tot aan de uitspraak daaromtrent als schipper op een in Nederland thuisbehoorend zeeschip te varen.

Na heropening van het onderzoek verklaarde de schipper, desgevraagd, niet te kunnen uitleggen hoe een gegist bestek wordt opgemaakt en hoe dat wordt verbeterd. Hij weet, dat men de zon schiet met een sextant, doch niet, hoe uit gemeten zonshoogte en declinatie de breedte des waarnemens wordt bepaald.

Een afdoend antwoord op de vraag, waarom, toen wind en zee het bezwaarlijk maakten boven Moen te komen, niet aan de zuidzijde van dat eiland, in de Hielmsbaai, eene schuilplaats is gezocht, was niet te verkrijgen, evenmin op de vraag, waarom hij niet overstag is gegaan en de ruimte heeft gezocht.

Engelsche zeilaanwijzigingen waren aan boord, maar men kon ze niet lezen. Het bestaan van Duitsche zeilaanwijzingen was den schipper niet onbekend: deze zou hij wel kunnen verstaan, doch hij had er niet aan gedacht ze aan te schaffen.

Eene verklaring waarom gepoogd is de Bögeström te bezeilen kon niet gegeven worden.

De stuurman Menkema, die zich op zee bevindt, is niet gedagvaard kunnen worden: de als getuige gehoorde matroos Albert Schudde bevestigde de verklaringen des schippers betreffende het zware weder dat men in de Faxobaai gehad had.

De raad is van oordeel, dat de stranding van het tjalkschip *Noordster* in de Bögeström op 30 Maart 1910 uitsluitend moet worden geweten aan een volstrekt gemis van zeevaartkundige kennis bij den schipper en van de als gevolg daarvan genomen, ten eenenmale verkeerde maatregelen.

Van Fehnmarnvuurschip had de koers moeten zijn gesteld naar Gjedzergrondvuurschip en van daar naar het vuurschip van Plantagenetbank. Van daar had N. t. O. magn. gestuurd moeten worden naar Falsterbovuurschip.

De gelegenheid daartoe schijnt te hebben bestaan, althans wanneer de opgaven in het journaal omtrent de windrichting geloof verdienen.

Bij het volgen van dien koers had men desnoods voor wind en zee eene schuilplaats kunnen zoeken in Hielmsbaai, toen de wind naar het Oosten liep.

De hiervoren omschreven scheepsramp heeft den raad aanleiding gegeven tot de volgende beschikking, welke op 24 Februari 1911 in het openbaar door den voorzitter is uitgesproken.

De Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam:

Gelet op zijne beschikking van 21 Februari 1911, houdende

verklaring, dat het onderzoek naar de scheepsramp op 30 Maart 1910 in de Bögeström overkomen aan het te Groningen thuisbehoorende tjalkschip *Noordster*, gezagvoerder Geert Veen, oud 29 jaar, wonende te Groningen, ook zal loopen over de vraag, of die ramp veroorzaakt is door de ongeschiktheid van den schipper, zoomede, dat die schipper onbevoegd zal zijn om gedurende het onderzoek naar die scheepsramp en mitsdien tot aan de uitspraak daaromtrent op een in Nederland thuisbehoorend zeeschip te varen:

Gehoord de verklaringen door voormelden Geert Veen en door den persoon van Albert Schudde in 's raads openbare zitting van 21 Februari 1911 afgelegd:

Overwegende, dat het onderzoek aan het licht heeft gebracht, dat schipper Geert Veen, voornoemd, volstrekt onkundig is op het gebied der zeevaartkunde, niet in staat is een koers te bepalen, die een schip zal hebben te volgen, noch ook de plaats te bepalen, waar een schip zich op zee bevindt:

Gezien de artikelen 36 en 42, alinea 3 der Schepenwet:

Beschikkende:

Verklaart Geert Veen, oud 29 jaar, wonende te Groningen, in het bezit van een dienstdiploma als schipper voor de kleine vaart, onbevoegd om als schipper op een Nederlandsch zeeschip te varen.

Aldus gedaan op 21 Februari 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter, W. Allirol, L. Roosenburg, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden, G. H. Bakker, J. Mooi, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads plaatsvervangend secretaris mr. C. Henny, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare vergadering van 24 Februari 1911.

(*get.*) TH. B. PLEYTE.
„ W. ALLIROL.
„ H. C. HAACKE.
„ C. L. J. KOTTING.
„ G. H. BAKKER.
„ J. MOOI.
„ L. ROOSENBURG.
„ C. HENNY.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN.
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Woensdag 22 Maart 1911, n°. 69.

N°. 27.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam betreffende het ongeval op 25 Januari 1911 overkomen aan het stoomvisschersvaartuig *Mini*, gemerkt IJ. M. 105.

De stoomtrawler *Mini*, gemerkt IJ. M. 105, een Nederlandsch zeevisschersvaartuig, thuis behoorende te IJmuiden, alwaar is gevestigd hare reederij de naamlooze vennootschap „Mini", IJ. M. 105, directeur Johan N. Klein, groot 154,46 bruto R. T., bemand met 10 koppen, voorzien van een certificaat van deugdelijkheid, was op 25 Januari 1911 des voormiddags 10 uur van IJmuiden ter visscherij uitgevaren.

Koers werd gesteld N.W. t. W. per kompas; de wind was ± W.Z.W., stijve bries, welke vermeerderde tegen den middag; het gezicht was helder, eenigszins heiig in de kim; de schipper kreeg te ongeveer 1 uur n.m. de wacht met den matroos H. Visser, als roerganger; zij bevonden zich in het stuurhuis op de brug met open ramen en hadden een onbelemmerd uitzicht; het schip was los stoomende met eene vaart, volgens de log, van ± 8 zeemijlen.

Te ongeveer 2 u. 15 m. n.m. werd aan bakboord, ongeveer twee streken voorlijker dan dwars, een groot stoomschip gepeild, naar schatting ongeveer 4 à 5 zeemijlen verwijderd, dat een N.O. koers liep met vrij groote vaart, terwijl de *Mini* nog steeds N.W. t. W. voor lag.

De schepen naderden elkaar, toen het stoomschip, op ongeveer één mijl afstand gekomen, iets naar bakboord uitweek, wat den schipper deed vermoeden, dat het voor de *Mini* wilde overloopen.

Toen de afstand tusschen beide schepen ongeveer 3 à 4 trawlerlengten was geworden, gaf het stoomschip één stoot op de fluit en week naar stuurboord.

Aanvaring kwam toen onvermijdelijk voor, vermits de afstand te klein was, dan dat het stoomschip aldus nog achter de *Mini* om zou kunnen gaan, daarom zette de schipper van dé *Mini*, die steeds koers en vaart had behouden en behield, de telegraaf op „stop" en „volle kracht achteruit", te gelijk drie stooten op de fluit gevende.

Terwijl de machine onmiddellijk stopte, doch vóór nog deze achteruit kon slaan, had de aanvaring plaats, in dier voege, dat het stoomschip met stuurboordsboeg den steven van de *Mini* aan bakboord raakte, zóó dat de steven naar stuurboord omgedrukt werd, waarop nogmaals het stoomschip met stuurboordachterschip den steven raakte, welke daardoor afbrak, eene opening latende van ongeveer een meter breed, loopende tot onder de waterlijn.

Het vreemde stoomschip liep zonder vaart te verminderen door, zonder zich om de *Mini* te bekommeren, en verdween.

Als herkomst werd op den spiegel gelezen *Odessa*, maar de naam, in vreemde karakters, kon niet goed onderscheiden worden, kon zijn *Diana*.

De zee stroomde onmiddellijk binnen en zette het logies tot het waterschot onder water.

Noodseinen werden geheschen en voortdurend stooten op de fluit gegeven, om de aandacht te trekken van eenige in zicht zijnde trawlers, terwijl met langzaam werkende machine het schip vóór den wind werd gebracht en toen de machine gestopt, ten einde den druk van het water op het waterschot niet te vermeerderen.

Te ongeveer 4 uur n.m. kwam de stoomtrawler *Strathdee*, gemerkt IJ. M. 66, een Nederlandsch zeevisschersvaartuig, te IJmuiden thuis behoorende, op de signalen af en bood hulp aan, welke aanvaard werd.

Lijnen werden overgegooid, daarmede trossen ingehaald, die door de bemanning van de *Mini* werden vastgezet, alles om te trachten het schip naar IJmuiden te sleepen.

De equipage van de *Mini* drong aan om tot lijfsbehoud het schip te verlaten, aan welk verlangen de schipper toegaf, uit overweging, dat gerapporteerd werd, dat in het waterschot beweging was, zoodat men vreesde, dat dit zich zoude begeven in verband met de woelige zee, dalenden barometer en ingaanden nacht.

De heklantaarn werd brandende op het voorschip geplaatst. de overige lantaarns waren alle geborgen in het onder water staand logies en niet te bereiken, waarop allen met de eigen boot naar de *Strathdee* zijn gegaan, en is toen met sleepen aangevangen.

Na ongeveer een half uur braken de trossen, werd echter opnieuw verbinding verkregen door mannen van de *Strathdee* met behulp van de boot van de *Mini*, die achter de *Strathdee* was vastgezet.

Te ongeveer 8 u. 30 m. n.m braken opnieuw de trossen en heeft men de *Mini* laten drijven, terwijl de *Strathdee* in de nabijheid bleef.

Inmiddels was de boot van de *Mini*, die men weer achteraan sleepte, volgeslagen en had men die laten slippen.

Te ongeveer 3 uur 's nachts, toen wind en zee wat bedaarden, zijn de stuurman van de *Strathdee* en drie man van dat schip met eigen boot naar de *Mini* geroeid.

Bevonden werd het schip achter het waterschot droog, een paar nagelgaten van dat schot, die wat water doorlieten, werden gedicht door er eenige stukken hout tegen te drukken en vast te zetten, terwijl het schot met hout werd gesteund.

Overigens werd een en ander in orde gebracht om bij dag worden weder te sleepen, waarna allen weder teruggingen naar de *Strathdee*.

Met dag worden is de stuurman van de *Strathdee* met zijn eigen mannen met de boot weer geroeid naar de *Mini*, waar een tros op is vastgezet.

Terwijl één man op de *Mini* bleef, om met de lijn de boot te kunnen terughalen, zijn de anderen weer naar de *Strathdee* gegaan om een tweeden tros te halen, welke ook weer naar de *Mini* is overgebracht.

Bij deze tweede reis met de boot zijn de schipper, stuurman en stoker van de *Mini* mede gevaren, ten einde hun goed van boord te halen: zij zijn echter onmiddellijk met de boot weer op de *Strathdee* teruggekomen.

Alsnu is weer met sleepen begonnen en toen men met steeds beter wordend weer en afnemende zee in gezicht van Wijk aan Zee kwam, zijn de stuurman en drie man van de *Strathdee* op de *Mini* gegaan om te sturen, waarna men te ongeveer 2 u. 30 m. n.m. van 26 Januari 1911 te IJmuiden is binnengekomen.

Ook toen bleek in het gedeelte van de *Mini* achter meergemeld waterschot slechts een weinig water te staan.

Omtrent voren omschreven ongeval is door den inspecteur voor de scheepvaart in het vierde district een voorloopig onderzoek ingesteld, waarop, ingevolge dáártoe strekkend voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 1 Februari 1911 besliste, dat een onderzoek door den raad zoude plaats hebben, hetwelk daarna in de openbare zitting van den raad van 24 Februari 1911 is gehouden.

Alstoen werden als getuigen gehoord Jacob van der Steen, schipper, en Hendrik Visser, matroos van de *Mini*, Willem Zwaan, schipper, en Jan Stam, stuurman de *Strathdee*, terwijl voorlezing werd gedaan van de verklaringen van die getuigen in het vooronderzoek afgelegd, opgenomen in de daarvan opgemaakte processen-verbaal.

Aan een en ander is de hiervoren wedergegeven toedracht der zaak ontleend.

Uit de opgaven van schipper van der Steen, bevestigd door de verklaringen van de andere getuigen, is nog gebleken, dat vóór het verlaten van de *Mini* in den avond van 25 Januari geene maatregelen zijn genomen, noch beproefd om hetzij met zeilen of voorwerpen het gat te dekken, om aldus den druk van het inkomende water op het waterschot te verminderen, hetzij dat schot aan de achterzijde te versterken of te steunen.

Toegegeven is, dat men zelfs over het nemen van zoodanige maatregelen niet heeft gesproken, toen men beraadde omtrent het verlaten van het schip.

Ter zitting is intusschen uit de afgelegde verklaringen gebleken, dat op de *Mini* als eenig zeil voorhanden was een klein bezaantje, waarvan de afmetingen te gering waren om die voor het gat te kunnen spannen, terwijl alle bedden waren in het logies, dat onder water stond en niet te bereiken was.

Het wil nu den raad voorkomen, voor zooverre te oordeelen valt bij de eenzijdige toelichting van deze aanvaring, niet gecontroleerd door die van zijde van het andere, onbekend gebleven schip, dat de schuld van de aanvaring niet ligt bij de *Mini*, die te recht onder de gemelde omstandigheden koers en vaart heeft behouden.

Evenwel zou de raad het in den schipper niet gelaakt hebben, indien deze op het laatste oogenblik, toen hij bij het fluitsein en de stuurboordbeweging van het vreemde schip de overtuiging kreeg, dat aanvaring moest volgen, nog getracht had door stuurboordroer (n. c.) te geven zooveel mogelijk mede te liggen met den ander en daardoor nog eene laatste kans te krijgen om vrij te blijven.

Mede kan de raad in den beschreven toestand van het schip, in verband met de moeilijke zee en den ingaanden nacht, rechtvaardiging vinden voor de verlating van dat schip, hetwelk onder die omstandigheden kon geacht worden niet meer te kunnen dienen tot lijfsberging.

Niettemin had het aanbeveling verdiend, indien de schipper ten aanzien van het waterschot vooraf dezelfde maatregelen hadde genomen, die toch de stuurman van de *Strathdee* te 3 uur in den nacht de gelegenheid vond te nemen, althans, dat hij getracht had iets in die richting te doen.

In het verdere verloop meent de raad, dat de schipper van der Steen werkelijk in zijne verplichtingen te kort geschoten is.

Zijn plicht toch bleef om voor het behoud en het binnenbrengen van zijn schip zelfstandig zorg te dragen en daartoe die maatregelen te nemen en te doen nemen, die hij noodig mocht oordeelen, waartoe hem een uitdrukkelijk wettelijk recht is verleend.

Hij had, toen in den nacht weer en zee handzamer werden, zelf datgene kunnen en moeten doen, wat nu door den stuurman van de *Strathdee* is gedaan.

Hij had, toen het dag werd, op zijn schip moeten gaan, en zeker daarop moeten blijven, toen hij in den morgen er eenmaal weer op was.

Al moge inderdaad waar zijn, wat hij ten aanzien van schipper Zwaan beweert, n.l. dat deze hem geen gelegenheid heeft gelaten naar zijn schip terug te keeren en zelfs uitdrukkelijk van hem geëischt heeft, dat hij onverwijld terugkwam, toen hem vergund werd zijne kleeren van zijn schip te gaan halen, dan nog had hij zich niet behooren te laten overbluffen door schipper Zwaan, die toch, afgescheiden van zijne met straf gewaarborgde verplichting tot hulpverleening, aangenomen al dat hij op bergloon aanspraak kon maken, op verbeurte van dat bergloon dan toch verplicht was om schipper van der Steen vrij te laten, om naar zijn schip terug te keeren en het bestuur over hetzelve te hernemen (artikel 565 Wetboek van Koophandel).

Aldus gedaan bij mr. C. van der Zweep, plaatsvervangend voorzitter; W. Allirol, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; R. Posthumus Meyjes, plaatsvervangend lid; J. G. T. Broekmeyer, G. Z. Jol, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken ter openbare zitting van 3 Maart 1911, bij monde van den plaatsvervangend voorzitter.

(*get.*) C. v. d. Zweep.
" W. Allirol.
" H. C. Haacke.
" C. L. J. Kotting.
" R. Posthumus Meyjes.
" Broekmeyer.
" G. Z. Jol.
" Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Woensdag 22 Maart 1911, n°. 69.

N°. 28.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende het ongeval op 24 December 1910 overkomen aan het Nederlandsche s.s. *Charlois.*

Het Nederlandsche stoomschip *Charlois*, voerende de Nederlandsche vlag, toebehoorende aan de te Rotterdam gevestigde naamlooze vennootschap American Petroleum Company, onderscheidingssein N. I. W. G. groot 2677 bruto, netto 1919 R. T., vertrok onder het bevel van den gezagvoerder Johannes Schmidt op 20 December 1910, geladen met ongekuipte petroleum van Batoum naar Antwerpen. Met verschillende koersen en afwisselende weersgesteldheid werd door de Zwarte Zee, den Bosporus en de Zee van Marmora gestoomd.

Op 24 December des morgens te 4.30 werd te Chanak de loods ontscheept, in peiling van de vuren van het land stoomde men de Dardanellen uit, liep te 6.40 v.m. kaap Hellas voorbij, te 8.15 kaap Ponento op Tenedos en stelde toen koers Z. W. $^1/_4$ Z. op het standaardkompas.

(Z. W. t. Z. magn.) naar kaap Phassa, aan den ingang van het Dorokanaal, de zeeengte tusschen Euboea en Andros.

Deze kaap werd te 10.50 n.m. op $3^1/_2$ mijl afstands voorbijgeloopen, waarop door den gezagvoerder de koers is gesteld op het vuur van St. Nicolo op het eiland Zea en wel Z. W. t. W. per kompas, d. i. Z. W. $^3/_8$ W. magn.

Op de achtermiddag- en platvoetwacht had men stijve Noord Oosten wind gehad, daarvóór stormweder uit het Noord Oosten en mitsdien moest verwacht worden, dat in het Dorokanaal een krachtige stroom om de Zuid West zou loopen. Om deze reden werd dan ook in stede van Z.W. (magn.) $^3/_8$ streek Westelijker gestuurd.

Het vuur van Phassa heeft een lichtcirkel met een straal van

30 zeemijlen, dat van St. Nicolo is 10 mijlen zichtbaar en vermits de afstand tusschen beide vuren 26 zeemijlen bedraagt. worden zij bij helder weder gelijktijdig gezien, althans, wanneer men binnen den lichtsector van het licht van St. Nicolo blijft.

De *Charlois* liep een vaart van ongeveer 9′ per uur.

De gezagvoerder is na het voorbijloopen van kaap Phassa herhaaldelijk op de brug geweest om zich te overtuigen, dat koers gestuurd werd. Het vurengezicht was slecht ten gevolge van de zware bewolkte lucht en de telkens vallende zware regenbuien.

De tweede stuurman J. Schot had de hondenwacht. Hij ontving van den gezagvoerder opdracht te waarschuwen, wanneer het vuur van St. Nicolo zichtbaar werd, in elk geval hem te 1 uur te roepen.

Toen stuurman Schot op de brug kwam was het vuur van Phassa niet meer zichtbaar, hoezeer men daarvan niet meer dan 12 mijlen kon verwijderd zijn.

Er werd uitkijk gehouden door een man op den bak en de stuurman overtuigde zich bij herhaling, dat de roerganger de opgegeven koers inderdaad stuurde, en hield mede scherp uitkijk, doch kreeg het vuur van St. Nicolo niet in het gezicht.

De gezagvoerder was vóór eenen reeds uit eigen beweging op de brug gekomen; ook hij kon het vuur niet ontdekken en liet daarom te 1 uur twee streken uitsturen.

Op hetzelfde oogenblik werd door den stuurman branding over bakboordsboeg gezien; onmiddellijk deed de gezagvoerder hard stuurboordroer geven, doch het schip stootte en bleef geboeid zitten.

Onmiddellijk is getracht met alle ten dienste staande middelen vlot te komen, doch vergeefs. Den volgenden morgen is met de reddingsboot eene sleepboot van St. Nicolo gehaald, die echter geen hulp verleenen kon. Het Duitsche s.s. *Bayonne*, dat langs kwam, beproefde mede het uiterste om de *Charlois* weder vlot te brengen, doch zonder gevolg.

Ten slotte gelukte het aan de vereenigde pogingen van de bemanning der *Charlois* en de sleepboot *Hermes* van de Svitser Bergingsmaatschappij het schip in vlot water te brengen, dat daarop eerst naar St. Nicolo en daarna naar den Piraeus stoomde, waar voorloopige herstellingen werden verricht.

Op 22 Januari kon het schip de reis vervolgen, dat zonder vermeldingswaardige voorvallen op 7 Februari te Antwerpen aankwam en vervolgens naar Rotterdam stoomde, waar het 9 Februari te 8.40 v.m. aan de Petroleumkade gemeerd lag.

Door den inspecteur voor de scheepvaart aldaar werd op 10 Februari een voorloopig onderzoek ingesteld naar het vorenomschreven ongeval.

Naar aanleiding van een voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart besloot eene commissie uit den raad voor de Scheepvaart op 18 Februari tot het instellen van een onderzoek, dat in 's raads openbare vergadering van 20 Februari 1911 werd aangevangen en beëindigd.

De raad heeft kennis genomen van het scheepsjournaal, hoorde als getuigen den gezagvoerder Johannes Schmidt en den tweede-stuurman Jacobus Schot, terwijl voorlezing is gedaan van de processen-verbaal der verklaringen door Christian Therkilchen, matroos, en Axel Magnus, matroos, onder eede voor den inspecteur voor de scheepvaart afgelegd.

Aan deze bescheiden en getuigenverklaringen is vorenstaand verslag van het ongeval ontleend.

Desgevraagd, heeft de gezagvoerder te kennen gegeven, dat aan een kompasfout niet te denken valt, daar de kompassen in Februari 1910 te Rotterdam door de Filiaalinrichting van het Meteorologisch Instituut waren nagezien en door waarnemingen — hetgeen door het journaal wordt bevestigd — de afwijking van het kompas herhaalde malen is vastgesteld. Gelood is er niet, daar tot dicht nabij de kust ongeveer 70 vadem water wordt gevonden.

De gezagvoerder zeide met den stroom rekening te hebben gehouden, vandaar dat $^1/_4$ streek is uitgestuurd, en dat hij order gaf hem om 1 uur te roepen, als wanneer hij ruim 20 mijl van Phassa verwijderd zou zijn geweest.

De stroom bleek echter in stede van eene snelheid van $1^1/_2$ mijl, als door de Mediterrenean Pilot aangegeven, ruim $2^1/_2$ mijl snelheid te hebben gehad.

Ware hij eene scheepslengte Noordwestelijker geweest, dan ware het licht van St. Nicolo zichtbaar geweest en hadde hij intijds gemerkt, dat de stroom hem sneller had voortgedreven dan hij verwacht had.

De raad is met den gezagvoerder van oordeel, dat de stranding van de *Charlois* moet toegeschreven worden aan stroomverleiding en dat den gezagvoerder geen blaam kan treffen.

Nochtans is hij van oordeel, dat er geen bezwaar bestaan heeft en het met het oog op den stroom en de den gezagvoerder bekende geringe lichtkracht van het vuur van St. Nicolo beter geweest zou zijn, iets vroeger te gaan uitsturen. De breedte van het Zeakanaal, tusschen het eilandje Makro Nisi en Zea, was daarvoor geen bezwaar.

Aldus gedaan op 20 Februari 1911, door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter, W. Allirol, L. Roosenburg, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden, E. Deddes, buitengewoon lid. H. de Jongh.

plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads plaatsvervangend secretaris mr. C. Henny. en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 24 Februari 1911.

(*get.*) TH. B. PLEYTE.
„ W. ALLIROL.
„ H. C. HAACKE.
„ C. L. J. KOTTING.
„ L. ROOSENBURG.
„ E. DEDDES.
„ H. DE JONGH.
„ C. HENNY.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris,

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Woensdag 22 Maart 1911, n°. 69.

N°. 29.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam betreffende het ongeval op 2 December 1910 overkomen aan het schoenerschip *Nelly*.

Het stalen driemastschoenerschip *Nelly*, onderscheidingssein P.L.M.V., in 1910 te Groningen gebouwd, metende netto 159,58 R.T., geclasseerd bij het Bureau Veritas, bemand met zes koppen, onder den gezagvoerder Jan Kruize, voorzien van een certificaat van zeewaardigheid, vertrok op 1 December 1910, beladen met 280 tons steenkolen, van Greenock aan de Clyde naar Teignmouth aan de zuidkust van Engeland, met noordelijke koelte en heiïge lucht.

Gedurende den achtermiddag werd in peiling van het land gestuurd, te 4 uur n.m. werd de koers gesteld op Z.W. t. Z. magn.

Des avonds te 8 uur werd Black Head gepeild in het O. t. Z. magn. op 4′ gegisten afstand, bij dalenden barometer, toenemenden wind en zee.

De wind wakkerde gestadig aan tot storm, waarom de breefok neergehaald en een rif in de schoener- en grootzeil gestoken werd.

Te 3 uur werd Chicken Rock in het Oosten gepeild op 6′ gegisten afstand.

Op de dagwacht, te ongeveer 6 uur, sloeg eene zware zee over het dek, die de groote boot van de luiken zette en den sluitboom en den kameel van de boot medenam.

Het was dik van regen en het gezicht was slecht; ook een tweede rif werd in het grootzeil gestoken.

Gedurende de hondenwacht en de dagwacht was Zuiden (magn.) gestuurd, met den wind vier streken van achteren in; het schip liep ongeveer $5^1/_2$ mijl vaart.

Bij dezen koers en vaart mocht men verwachten tusschen half acht en acht uur den wal van Anglesey te zien, maar hoezeer

opletted uitkijk gehouden werd, kon men daarvan niets bespeuren. Dikke motregen was daarvan de oorzaak.

Op de voormiddagwacht is 24 mijlen Z.Z.W. magnetisch gestuurd, op de achtermiddagwacht 24 mijlen Z.W. $^1/_2$ Z.

Het was niet mogelijk eene kimpeiling te nemen bij zonsopgang, evenmin eene middagbreedte.

Op de platvoetwacht waren koers en verheid Z.W. $^1/_2$ Z. magn. 18′.

Men bevond zich volgens gegist bestek op 52° 28′ N.B., 5° 10′ W.L.. toen te 8 uur een licht in het gezicht kwam in het Z. t. W. Het lood werd geworpen en men bevond 20 vadem water. Wegens den motregen kon men niet onderscheiden wat het was, en men stuurde er op aan ten einde dit te kunnen uitmaken.

Te 9 uur werd 12 vadem water gelood en toen bleek, dat men bij Blackwater-vuurschip (52° 31′ N., 6° 5′ W.) was en aan lager wal geraakte. Het was niet mogelijk over bakboord te komen; kluiver, buitenkluiver en bezaan werden opgezet.

Te 9.30 werd 11 vadem gelood, terwijl steeds Zuiden werd gestuurd. Toen nam men branding aan lij waar. Blackwater-vuurschip werd in het Z.O. t. O. op 2′ gegisten afstand gepeild.

Daarop loodde men weer 12 vadem. Nu werd Z. t. O. bij den wind gestuurd. Te 10 uur zag men branding aan bakboord en vooruit, men loodde $2^1/_2$ vadem, en het schip raakte den grond.

Het stootte herhaaldelijk, nu eens van voren, dan weder van achteren, doch was spoedig weder vlot.

Besloten werd te ankeren en den dag af te wachten; te 11 uur kwam men in 8 vadem water voor 30 vadem ketting ten anker. Er was 3″ water bij de pomp.

Toen het te 12 uur opklaarde, peilde men Blackwater-vuurschip in het O. t. N. en Lucifer-vuurschip in het Zuiden.

Den volgenden morgen bleek het roer verzet te zijn, waarom de schipper aangeboden hulp aanvaardde en het schip in Rosslare Haven deed binnensleepen.

Van Rosslare Haven, waar geene herstelling van het schip mogelijk was, werd het naar zijne bestemmingsplaats Teignemouth gesleept. Daar werd de lading gelost en het schip afdoende hersteld en lading ingenomen voor Antwerpen.

Te Antwerpen kwam men 25 Januari 1911, lag daar in lossing tot 31 Januari 1911 en vertrok van daar weder naar Rotterdam.

Op 9 Februari werd door den inspecteur voor de scheepvaart aldaar een voorloopig onderzoek ingesteld naar de plaats gehad hebbende scheepsramp. Door hem werd de schipper gehoord, terwijl op 14 Februari de inspecteur voor de scheepvaart in het 3de district den stuurman Roelf Dost en den matroos Jacob Harkema een verhoor deed ondergaan.

Op het voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart een nader onderzoek door den Raad voor de Scheepvaart te doen houden, dat op 21 Februari werd aangevangen en beëindigd.

De raad nam kennis van het scheepsjournaal, aan boord van de *Nelly* gehouden, van de verklaring door den schipper te Wexford afgelegd voor den receiver of wreck, raadpleegde de kaart en de deviatietafel, welke aan boord werden gebezigd, en hoorde als getuigen de personen van Jan Kruize, Roelf Dost en Jacob Harkema.

Aan hunne verklaringen en de opgenoemde bescheiden is de beschrijving van het ongeval ontleend.

De schipper meende, dat het gebeurde moest worden toegeschreven aan sterke stroomverleiding en aan eene hem onbekende kompasfout.

Gevraagd of zijnerzijds wel een voortdurend toezicht op het kompas gehouden is en door peiling van hemellichamen geregeld de afwijking daarvan op verschillende koersen is bepaald, luidde het antwoord ontkennend. De schipper verklaarde de bepaling dier afwijking wel geleerd te hebben, maar door verzuim van toepassing van het geleerde, dit niet meer met juistheid te kunnen doen.

Toegegeven werd, dat, toen in den morgen van 2 December de wal van Anglesey niet in het gezicht kwam, er mogelijkheid bestond om te looden: de moeite daaraan verbonden, had den schipper daarvan echter teruggehouden.

De raad is met den schipper van oordeel, dat stroomverleiding en eene kompasfout de waarschijnlijke oorzaken zijn, dat het schip uit zijn koers is geraakt.

De kompasfouten had de schipper echter ten naastenbij kunnen kennen. Wanneer sedert het schip in de vaart kwam — 14 April 1910 — de afwijking van het kompas voor den voorliggenden koers geregeld ware vastgesteld, had hij thans beter koers kunnen houden, dan is geschied. Te meer, waar de schipper een nieuw schip bevoer, was geregeld toezicht op het kompas noodzakelijk.

De raad meent, dat van den schipper in de kleine vaart gevergd mag worden, dat hij beseffe, dat het kompas alleen dan als koersaanwijzer en plaatsbepaler goede diensten bewijst, wanneer men zich van de afwijkingen daarvan geregeld op de hoogte houdt, en dat hij dat besef in daden uite, in het journaal te vermelden.

Had schipper Kruize in den morgen van 2 December tusschen half acht en acht uur gelood, het ware hem duidelijk geworden, dat zijn schip zich veel westelijker bevond, dan het gegist bestek aangaf, en hij hadde zich wel gewacht zijn koers van Z. tot Z.Z.W. en later tot Z.W. $^1/_2$ Z. te veranderen.

Aldus gedaan op 21 Februari 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, L. Roosenburg, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; G. H. Bakker, J. Mooi, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads plaatsvervangend secretaris, mr. C. Henny, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van den raad op 3 Maart 1911.

(get.) TH. B. PLEYTE.
„ W. ALLIROL.
„ H. C. HAACKE.
„ L. ROOSENBURG.
„ C. L. J. KOTTING.
„ G. H. BAKKER.
„ J. MOOI.
„ C. HENNY.

Voor eensluidend afschrift:

RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Woensdag 29 Maart 1911, n°. 75.

N°. 30.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende de aanvaring op 22 Februari 1911 tusschen het stoomvisschersvaartuig *Wilhelmina Cornelia IJM. 132* en een onbekend gebleven stoomschip.

De *Wilhelmina Cornelia IJM. 132* vertrok op 17 Februari 1911, des morgens ongeveer 10 uur, ter visscherij.

Het is een schip met stoomvermogen, metende bruto 107,63 R.T., behoort aan J. en W. Engelhart, te IJmuiden, en wordt gevoerd door Arie van der Steen, oud 26 jaren, sedert 16 jaar varensgast en sedert 1 jaar schipper, hoezeer hij geen zeevaartkundig onderwijs heeft genoten.

Het schip had een bewijs van zeewaardigheid van de Scheepvaartinspectie ontvangen; de lantaarns waren bij de filiaalinrichting van het Koninklijk Meteorologisch Instituut nagezien. De bemanning bestond, behalve uit den schipper, uit 9 koppen.

Bij vertrek van IJmuiden ging de scheepsklok ongeveer 1 uur en 20 minuten voor, maar de schipper vond geen aanleiding om haar met den middelbaren tijd van IJmuiden gelijk te zetten, of haar op den waren tijd aan boord te stellen. Zijn zakuurwerk liep goed; dat heette voldoende te zijn ook voor de bemanning.

Het schip is gestoomd naar 52° 45' N.B. en 3° 51' O.L. en is daar, in den avond van Vrijdag 17 Februari, met visschen begonnen. Daarmede ging men geregeld voort tot Woensdag 22 Februari 1911, des avonds te ongeveer 8 uur 10 minuten (op de klok), toen een aanvaring plaats had.

Te half zes was de kor ingehaald. De schipper was toen op de brug. De visch werd verwerkt, de kor werd weder uitgezet aan stuurboordszijde, het roer vastgezet met Z. t. W. voorliggend op het kompas.

De lantaarns waren door Willem de Jong aangestoken en geheschen, d. w. z.: de driekleurige en de witte bollantaarn, alsook het heklicht.

Het was toen ongeveer half acht en de geheele bemanning ging met den schipper naar beneden om te schaften, terwijl Hendrik Penning, matroos, komende van Vlaardingen, oud 35 jaar, alleen op de brug bleef.

Het weder was goed, de wind westelijk, stijve bries, hooge zee, helder gezicht. Het schip liep ongeveer 3 zeemijlen per uur.

De ramen aan de voorzijde van de stuurkast waren open, evenzoo die aan den lijkant. Aan den loefkant worden de ramen gewoonlijk dicht gedaan, maar men opent er zoo nu en dan een om te loevert uit te kijken.

Penning is ongeveer een half uur op de brug gebleven. Toen de manschap ging schaften, was er over stuurboordsboeg een wit licht van een visscherman te zien, later kwam er, achterlijker dan dwars, een stoomschip oploopen, dat zijn beide topvuren en zijn groene vuur toonde en dat hij voortdurend in het oog hield, daar hij niet begreep waar het heen wilde en waarom het zoo opliep.

Willem de Jong, eveneens van Vlaardingen, oud 39 jaar, kwam te 8 uur Penning aflossen. Deze zeide hem: „daar heb je een twee-topper, een paar streken achterlijker dan dwars, aan bakboordszijde", en dat er Z. t. W. gestuurd moest worden, waarop hij naar beneden ging om achteruit te gaan eten.

Van het waargenomen schip aan bakboordszijde heeft hij tegenover den schipper niet gewaagd.

Men zat beneden te eten en te praten, 10 tot 20 minuten nadat Penning de wacht aan de Jong had overgegeven, toen een stoot op een stoomfluit, niet van het eigen schip, den schipper deed opvliegen.

Aan dek komende zag hij eene groote stoomboot aan stuurboordsboeg vooruit, op niet meer dan 5 meters afstand, hij riep de Jong toe, dat hij de machine zou stoppen, die dadelijk naar de machinekamer telegrafeerde.

Het groote schip liep voorover, draaide, raakte met het achterschip tusschen brug en achtermast den voorsteven van de *Wilhelmina Cornelia*, wier steven van boven de waterlijn naar onder geheel naar bakboord werd overgezet, zoodat de voorpiek volliep, en verwijderde zich om de Noord, zonder zich om den treiler te bekommeren.

Aan boord van het laatstgenoemd schip kon men alleen ontwaren, dat het aanvarende schip grijs geverfd was, een gelen schoorsteen en 2 masten had.

Het net werd ingehaald. Bij onderzoek bleek het aanvarings-

schot te houden, waarom dadelijk koers gezet werd naar IJmuiden, waarvan het licht te zien was, en waar men te 11 uur in de visschershaven aankwam.

De schipper heeft een flambouw aangestoken, om te zien welk schip het zijne had aangevaren; de stoomfluit was als noodsein niet meer te gebruiken, daar bij de aanvaring de stoomleiding boven den afsluiter was gebroken.

De inspecteur voor de scheepvaart in het vierde district heeft op 25 Februari 1911 aan van der Steen, Penning, de Jong en den machinist Teunis Riewerts eene verklaring afgenomen; de laatste 3 werden door hem onder eede gehoord.

Op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart besloot eene commissie uit den Raad voor de scheepvaart tot het instellen van een onderzoek, dat in 's raads openbare zitting van 7 Maart 1911 werd aangevangen en beëindigd.

De schipper verklaarde, dat er, tijdens het schaften, altijd maar 1 man op de brug is en dat, wanneer men korrende is, er zelden meer dan 1 man uitkijk houdt. Hij beweert echter, dat een staande order luidt, dat men hem, als er iets belangrijks gebeurt, moet waarschuwen, en dat Penning, toen hij te 8 uur kwam schaften, daarin te kort geschoten is.

Hij heeft het schip, door Penning en de Jong aan bakboordszijde waargenomen, ook gezien en dit achter hem langs zien stoomen.

De Jong verklaarde, dat zijn aandacht geheel door het aan bakboordszijde oploopende schip is in beslag genomen en dat hij het schip aan stuurboordszijde eerst gezien heeft toen het een fluitsein gaf. Toen hij op de wacht kwam, had hij aan stuurboord uitgekeken, maar alleen lichten van visschers gezien. Hij beweert, dat zijn oogen goed zijn. Het bleek, dat, wanneer een waarschuwingssein gegeven moest worden, de man op de brug deze moest verlaten, om in de kombuis een stakellicht te gaan halen.

Vermeld zij nog, dat de schipper toegegeven heeft, dat hij, voor het aanvarend schip zoowel naar stuurboord als naar bakboord had kunnen uitwijken, al ware het uitwijken naar bakboord wellicht moeilijk geweest.

De Jong was van meening, dat het aanvarende schip hem had dienen te mijden.

De raad is van oordeel, dat de aanvaring van de *Wilhelmina Cornelia IJM. 132*, zooal niet geheel, dan toch grootendeels aan haar eigen bemanning is te wijten.

De uitkijk aldaar gehouden is ten eenenmale onvoldoende geweest; de Jong en vermoedelijk ook Penning, hebben met den rug naar het voorschip gekeerd gestaan, om het achterop

loopend schip gade te slaan, welks bewegingen hun verdacht voorkwamen en niet naar voren uitkeken.

Hij vindt zijne herhaaldelijk geuite meening bevestigd, dat aan boord van visschersvaartuigen vaak onverschilligheid en roekeloosheid heerschen, waar oplettendheid en voorzichtigheid vereischt worden.

De schipper van een zeevisschersvaartuig dient te zorgen, dat bij vertrek uit eene haven de klok de ware tijd aan boord aanwijze, hij dient te zorgen, dat de staande orders worden opgevolg, dat ten minste 2 man aan dek zijn, hetzij men visschende, hetzij men los stoomende is, opdat de een den ander wakker houde, naar voren en naar achteren worde uitgekeken, dat, wanneer er gestuurd moet worden, 1 man sturen kan en een ander telegraaf en stoomfluit kunne bedienen, dat, wanneer de schipper moet worden geroepen, er ten minste 1 man op de brug blijft.

Al deze voorzorgsmaatregelen voor eene veilige vaart, werden in het onderwerpelijk geval veronachtzaamd.

Het is niet uitgesloten, dat aan boord van het tegenkoersend schip verzuimen zijn gepleegd; dit is echter niet gebleken; denkbaar is het evenwel, dat een vollediger onderzoek dan den raad mogelijk was leeren zou, dat men daar in geen enkel opzicht is te kort geschoten.

Aldus gedaan op 7 Maart 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, L. Roosenburg, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; J. G. T. Broekmeijer, G. Z. Jol, buitengewone leden; in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 14 Maart 1911.

(*get.*) Th. B. Pleyte.
„ W. Allirol.
„ L. Roosenburg.
„ H. C. Haacke.
„ C. L. J. Kotting.
„ Broekmeijer.
„ G. Z. Jol.
„ Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Woensdag 29 Maart 1911, n°. 75.

N°. 31.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende het verlaten door de opvarenden van het schip *Richelieu* op 4 Februari 1911.

Het voor den dienst afgekeurde Fransche oorlogsschip *Richelieu*, liggende in de haven te Toulon en reeds grootendeels onttakeld, was door de Fransche Regeering verkocht aan de scheepssloperij *Holland*, directeur J. W. Tideman te Hendrik-Ido-Ambacht, door wie met de reederij L. Smit & Co.'s Sleepdienst te Rotterdam eene overeenkomst werd gemaakt, dat eene der sleepbooten dier reederij de *Richelieu* zou gaan halen en naar Hendrik-Ido-Ambacht zou sleepen.

In opdracht dier reederij vertrok Cornelius Koenes, voerende de sleepboot *Roode Zee*, groot 573 bruto, netto 556 R.T., onderscheidingssein P.R.M.G., op 28 December 1910 van Maassluis naar Toulon.

Deze gezagvoerder had een dienstdiploma voor de groote stoomvaart en is geëxamineerd als 2de-stuurman voor de groote zeilvaart. De bemanning der sleepboot bestond uit 14 koppen; met haar mede reisden 10 personen, te weten 8 door L. Smitt & Co.'s Sleepdienst aangeworven personen, die het te sleepen schip zouden moeten bedienen, zoogenaamde „runners", en 2 mannen in dienst van voornoemde scheepssloperij, ten einde namens deze aan boord der *Richelieu* een oog in het zeil te houden en te Toulon op haar over te gaan.

Tusschen den sleepdienst en de scheepssloperij was overeengekomen, dat de *Richelieu* te Toulon of La Seyne in zeewaardigen toestand met goedwerkend roer moest worden afgeleverd.

Niettemin vermeldt het havenjournaal der *Roode Zee*, onder dagteekening van 12 Januari 1911 „Waren bezig, om het schip *Richelieu* zeeklaar te maken. Gaven onze werkboot met toebehooren, 30 vadem ankerketting, een watertank, drie zwem-

vesten, een vlaggelijn, 20 vadem 18-garenslijn, 70 liter petroleum en een oliekan op de *Richelieu* over". Met dat zeeklaar maken ging ook 13 Januari voorbij.

Stormweder hield den sleep op tot 16 Januari. In den namiddag van dien dag werd de reis naar Rotterdam aanvaard. Niets vermeldenswaardigs viel voor, vóór 31 Januari 1911. Op de eerste wacht van 28 Januari had men kaap Finisterre, op de hondenwacht van dienzelfden dag kaap Villano gepeild; men had op den 29sten het middagbestek kunnen verbeteren en de plaats waar men stond vastgesteld op 45° 16′ N.B., 8° 3′ W.L.; sedert was het weder slecht geworden, aanwakkerende Zuidoostelijke wind en aanschietende zee, en op de eerste wacht kon de *Richelieu*, die naar schatting 7000 R.T. groot was, niet meer sturen en maakte het der *Roode Zee* onmogelijk haar koers te volgen. De vaart, die vrij geregeld 4′ per uur bedragen had, bedroeg nog slechts 2′; de sleepboot werkte zwaar. Wind en zee namen op 31 Januari nog toe. Bestek op den middag was 46° 6′ N., 8° 19′ W. Sedert dien had men nog 16′ afgelegd, toen te 8.20 n.m. de sleepketting brak.

Men was op ongeveer 140 zeemijlen Z.W. t. W. 3/4 W. magn. van Heizand. Het was onmogelijk verbinding met de *Richelieu* te krijgen en men hield het daarom in hare nabijheid gaande. Den volgenden morgen te 8.30 stelde de gezagvoerder der *Roode Zee* vast, dat de *Richelieu* met eene snelheid van ongeveer 2′ per uur om de W.N.W. wegdreef. De *Roode Zee* had niet voldoende kolen om een zwaren sleep als de *Richelieu* in de eene of andere haven binnen te brengen en de gezagvoerder besloot, nadat hij vernomen had, dat op de *Richelieu* alles in orde was, doch dat men vreesde behoefte aan proviand te zullen krijgen, naar Corcuhionbaai (iets ten Z.O. van kaap Finisterre gelegen) te gaan ten einde kolen in te nemen en proviand in te slaan.

Woensdag 1 Februari des morgens te half negen werd koers gezet naar Corcubion. Donderdag 2 Februari op het middaguur ankerde men ter reede aldaar. Te half zeven des avonds waren kolen en proviand ingenomen en zonder verwijl werd teruggestoomd naar de plaats waar de *Richelieu*, wind en stroom in aanmerking genomen, vermoed werd te zijn. Deze plaats was Vrijdagavond te 9 uur bereikt, doch de *Richelieu* werd niet gevonden.

Toen is de *Richelieu* een kruistocht aangevangen tusschen 46° en 48° 30′ N.B. en 10° 30′ tot 15° 30′ W.L., welke 9 dagen geduurd heeft, zonder dat een spoor van de *Richelieu* werd ontdekt. Daarop zette zij koers naar Plymouth en vandaar, na ontvangen opdracht der reederij, naar Rotterdam.

De mannen aan boord van de *Richelieu* besloten, toen de

Roode Zee vertrokken was, al spoedig het schip te verlaten, daar hunne proviand, waarvoor zij, krachtens overeenkomst met den sleepdienst, zelf hadden moeten zorgen, nog slechts voor enkele dagen toereikend was, en zij vermoedden sterk om de West te worden gedreven.

Den 3den Februari kwam een schip voorbij, dat de door hen gegeven seinen niet opmerkte, doch 4 Februari werden die seinen door het stoomschip *Artist* gezien, dat bijdraaide, eene boot deed strijken, welke langszijde van de *Richelieu* kwam en alle opvarenden opnam en op 7 Februari te Liverpool behouden aanbracht.

De *Richelieu* is drijvende gevonden nabij kaap Lizard en door de sleepbooten *Zwarte Zee* en *Poolzee* van L. Smit & Co's Sleepdienst naar hare bestemmingsplaats gebracht.

De hoofdinspecteur voor de scheepvaart was van oordeel, dat aard en omvang van het gebeurde een onderzoek niet noodzakelijk maakten, doch eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart besloot tot het houden van een onderzoek, dat in 's raads openbare zitting van 7 Maart werd aangevangen en beëindigd.

De gezagvoerder van de *Roode Zee*, Cornelius Koenes, heeft aan den raad overgelegd de leggers van de overeenkomsten door den sleepdienst L. Smit & Co. in den regel, en ook in het onderwerpelijk geval, afgesloten met den eigenaar van het gesleepte schip en het aan boord van laatstbedoeld schip vertoevend werkvolk.

Daarin komt onder meer voor, dat de sleepdienst de sleepbooten met toebehooren en hare opvarenden ter beschikking stelt van de eigenaren van het gesleept wordend schip of drijvend voorwerp, en geenerlei aansprakelijkheid draagt voor schade, daaraan overkomen gedurende den tijd dat het gesleept wordt of zich van de sleepboot bedient. Gedurende dien tijd worden gezagvoerder en bemanning beschouwd als te zijn in dienst van den eigenaar van het gesleepte of bijgestane schip, hetwelk mede het geval is met het werkvolk aan boord van het gesleepte schip, al mocht dit ook door den sleepdienst zijn aangeworven.

Voorlezing is gedaan van de scheepsverklaring op 12 Februari 1911 door gezagvoerder en bemanning van de *Roode Zee* voor den kantonrechter te Schiedam afgelegd en van de scheepsverklaring door de opvarenden van de *Richelieu* op 7 Februari 1911 afgelegd voor den consul der Nederlanden te Liverpool.

Als getuigen werden door den raad gehoord de personen van Cornelius Koenes, gezagvoerder der *Roode Zee*, en Cornelis Verschoor, van beroep timmerman, voorman der runners, aan boord der *Richelieu*.

Eerstgenoemde deelde nog mede, dat hij ongeveer 600 ton kolen van Toulon had medegenomen en verwacht had met deze hoeveelheid eene kanaalhaven te kunnen bereiken. Eene Spaansche, Portugeesche of Fransche haven kon hij niet aanloopen, vermits daar geen meerboeien zijn, waaraan de *Richelieu* ware vast te maken geweest en zij niet van ankers voorzien was. De kanaalhaven zou met de ingenomen kolen bereikt zijn, had men geen onverwachten tegenspoed gekregen. Bij het voorbijstoomen van kaap Finisterre op 28 Januari was er nog voor 7 dagen kolen aan boord.

Ware de kolenvoorraad der *Roode Zee* voldoende geweest, hij ware op 1 Februari bij de *Richelieu* gebleven en had beter weder afgewacht om weder een sleeptros vast te maken. Hij zocht de haven van Corcubion en niet die van het dichterbij gelegen Brest op, omdat hij zeker was te Corcubion kolen te zullen kunnen krijgen, wat te Brest niet zeker zou zijn.

Waarom acht man op de *Richelieu* werden te werk gesteld, kon hij niet verklaren; hij had slechts van zijne reederij order om naar Toulon te gaan om een schip te gaan halen en kreeg runners mede. die in eigen kost hadden te voorzien, en op aanvraag van den magazijnmeester van den sleepdienst datgene verkregen wat zij op de *Richelieu* zouden noodig hebben.

De *Roode Zee* was geheel naar den eisch uitgerust; haar zoeklicht had zij echter niet aan boord.

De *Richelieu* was, nadat zij zeeklaar gemaakt was, naar zijn oordeel wel zóó ingericht, dat zij over zee kon worden gesleept, al had zij dan ook geen anker.

Cornelis Verschoor verklaarde ruim drie jaar als runner te hebben gevaren, maar dat bedrijf te hebben opgegeven, daar hij het werk te gevaarlijk achtte.

Hij achtte de *Richelieu*, wier dekken geheel open waren, niet behoorlijk in staat om over zee gesleept te worden, en zou de reis niet aanvaard hebben, wanneer hij maar een middel gehad had, om van Toulon naar Rotterdam te komen.

Er waren slechts drie blauwlichten aan boord. De geheele uitrusting van het schip was op een koopje geschied; hij had de buitenboordopeningen nog voorzien en alles zoo goed en zoo kwaad als het ging nog wat laten herstellen. Waarlooze boordlichten waren evenmin als roode lantaarns, hoewel hij daarom aan den stuurman had verzocht, aan boord; de hoeveelheid petroleum was te gering. Er was eene handpomp op de *Richelieu*, maar die eischte voor eene goede bediening wel 10 man. De boot, die men aan boord der *Richelieu* had, was eene werkboot door de *Roode Zee* afgestaan, en deze was te klein om de opvarenden allen in geval van nood op te nemen. Een misthoorn was

eveneens aan boord. Er was een 30 vadem weinig gebruikte ketting aan boord der *Richelieu* gegeven, om er de sleeptrossen op te zetten.

Het besluit om het schip te verlaten is genomen met algemeene stemmen der opvarenden, omdat men er geen voldoende proviand, geen goede petroleum, geen blauwlichten en geen roode lantaarns had en geenerlei middelen om iets met het schip te beginnen, dat, naar men vreesde, verder naar het Westen den Atlantischen Oceaan in zou drijven, buiten den gewonen trek der stoomschepen. Kapitein Koenes' verklaring, dat er voldoende proviand aan boord was, kan wel juist zijn, maar dan behoorde die aan de mannen van de scheepsslooperij; hij zelf en de andere runners begonnen echter gebrek te krijgen.

De raad is van gevoelen, dat aan de uitrusting van de *Richelieu* veel heeft ontbroken en dat de omstandigheden waarin de opvarenden verkeerd hebben, dezen voldoende aanleiding gaven het schip te verlaten.

Een schip van de grootte van de *Richelieu* had door twee sleepbooten vergezeld moeten zijn geweest, en zóó moeten zijn uitgerust, dat de opvarenden in staat waren de noodseinen te geven en de voorgeschreven lichten te voeren, ook voor het geval het verband tusschen sleepboot en schip verloren ging; bovendien had het behooren te zijn voorzien geweest van eene reddingboot, waarin in geval van nood de bemanning zich had kunnen begeven.

Dit schip is een tijd lang een groot gevaar geweest voor de scheepvaart; een tiental menschenlevens zijn in gevaar geweest ten gevolge van de omstandigheid, dat kapitein Koenes van de *Roode Zee* het onderstaan heeft de *Richelieu* over zee te sleepen en de sleeptros is gebroken.

Toch mag dezen gezagvoerder geen verwijt treffen, vermits hij blijkbaar naar beste weten gehandeld heeft en pogingen heeft aangewend een te sleepen schip zeeklaar te maken, dat hem zeeklaar zou worden afgeleverd. De toestand van den „sleep" mocht hem, volgens de overeenkomst tusschen sleepdienst en scheepsslooperij, geen aanleiding zijn niet te vertrekken;

Al meermalen vond de raad aanleiding te wijzen op de geringe zorg die door den schipper van een sleepend schip besteed wordt aan de uitrusting van het zonder gezagvoerder zijnde gesleepte schip.

Hij heeft bij onderzoek van ongevallen met gesleept wordende bodems opgemerkt, dat de gezagvoeders van de sleepbooten zich verantwoordelijk achten voor den goeden afloop van het karwei en voor de veiligheid van de opvarenden van het ge-

sleepte schip, hoezeer die verantwoordelijkheid bij de wet niet uitdrukkelijk is opgelegd en zij veelal beperkt zijn in de middelen daarvoor behoorlijk te zorgen.

Het komt den raad gewenscht voor, dat de wetgever de regeling dezer verantwoordelijkheid ter hand neme.

Schepen, of drijvende voorwerpen, die geen gezagvoerder hebben, waarvan het bezwaarlijk is den landaard vast te stellen of de plaats waar zij thuis behooren, worden veelal gesleept door Nederlandsche schepen en veelal bevaren door manschappen van den sleepdienst, Nederlanders, al dan niet in haren vasten dienst.

Dergelijke schepen moeten, naar 's raads oordeel, waarborgen aanbieden voor de veiligheid der opvarenden en voor de mogelijkheid van vervoer dier schepen of drijvende voorwerpen over zee met de daarvoor te bezigen middelen.

Te verlangen, dat voor dergelijke schepen een, zij het ook buitenlandsch, certificaat van zeewaardigheid zou kunnen worden getoond, ter dekking van de verantwoordelijkheid der gezagvoerders van de sleepbooten, schijnt in het belang der vaderlandsche sleepvaart ongewenscht: dat de gezagvoerder echter verantwoordelijk worde verklaard voor het leven der opvarenden en voor het welslagen zijner onderneming en desnoods volgens de bepalingen van hoofdstuk V der Schepenwet kunnen gestraft worden in geval van tekortkoming, zal echter tot verbetering leiden van toestanden, die naar 's raads meening niet behooren te bestaan.

Aldus gedaan op 7 Maart 1911 door de heeren Mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, L. Roosenburg, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris mr. Richard Janssen en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 14 Maart 1911.

(*get.*) TH. B. PLEYTE.
„ W. ALLIROL.
„ L. ROOSENBURG.
„ H. C. HAACKE.
„ C. L. J. KOTTING.
„ RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Woensdag 29 Maart 1911, n°. 75.

N°. 32.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende het machineongeval op 6 Februari 1911 aan den stoomtrawler *Undine* Z. V. 1 overkomen en de aanvaring op 7 Februari 1911 tusschen dit schip en den stoomtrawler *Gerbrig* IJ. M. 101.

De Nederlandsche stoomtrawler *Undine* Z. V. 1, groot 172,35 B. R. T., toebehoorende aan den heer L. ten Broeke c. s., varende onder directie van den heer L. ten Broeke te Zandvoort, voorzien van een certificaat van deugdelijkheid, gevoerd door schipper Cornelis Molenaar en voorts bemand met 9 koppen, vertrok 2 Februari 1911 van IJmuiden ter visscherij, die op 53° 50′ N.B. en 5° O.L. zou worden uitgeoefend. Dienzelfden avond daar gearriveerd, werd aanstonds met visschen een aanvang gemaakt. Nog was men daarmede bezig, toen men zich op 6 Februari 5.30 n.m. op 53° 39′ N.B. en 5° O.L. bevond. Het weder was mooi, de wind Z.W., de zee kalm; men liep een 3½ mijls vaart en had den trawl over bakboord uitstaan. Het was donker en de reglementaire lichten brandden goed.

De matroos Cornelis Zwemmer had de wacht op de brug en was de eenige die zich aan dek bevond. De schipper was in de kajuit.

Plotseling voelde men een stoot. De schipper snelde naar boven, keek rond, doch bemerkte niets bijzonders. Daarop tot Zwemmer de vraag richtende, wat er gebeurd was, ontving hij ten antwoord, dat deze het niet wist, doch een stoot gevoeld had. Intusschen bemerkte men, dat de machine langzamer begon te draaien, waarop de schipper zich naar de machinekamer begaf, waar hij den niet wachthebbenden eerste-machinist, Piet Huel, en den wachthebbenden stoker Hendrikus Martens aantrof. Ook de eerste-machinist bleek den stoot te hebben gevoeld

en constateerde, dat de machine, die daarna vanzelf langzamer was gaan loopen, warm liep.

De schipper begaf zich weder aan dek en liet het net inhieuwen. Daarop kwam de eerste-machinist, die intusschen de machine had nagezien, doch daaraan niets had kunnen ontdekken, hem mededeelen, dat hij wegens het warmloopen der lage-druks-bearings en der krukmetalen, de metalen iets losser gezet had, doch dat de machine niet meer voldoende slagen wilde maken om te visschen.

Derhalve werd besloten de thuisreis te aanvaarden.

Te 7 n.m. werd met langzaam werkende machine koers gesteld naar IJmuiden.

Het schip liep volgens de log circa 4½ zeemijl. Op 8 Februari 6 v.m. werd het Haaksvuurschip op 2½ mijl afstand gepeild. Nadat men daarna volgens de log nog 11 mijlen geloopen had, kwam de machinist melden, dat de machine niet meer draaien wilde. Deze werd toen gestopt. Het weer was goed, wind W., buiïge lucht, zee tamelijk, gezicht helder. Twee ballen werden geheschen, en toen de machinist na gehouden onderzoek kwam rapporteeren, dat het onmogelijk was met de machine verder te draaien en ook pogingen om achteruit te slaan met de machine bleken te falen, werden bovendien twee vlaggen geheschen. De vuren werden getrokken en de stoom afgeblazen.

Te 1.30 n.m. naderde van stuurboord de Nederlandsche stoomtrawler *Gerbrig* IJ. M. 101, thuis behoorende te IJmuiden, gevoerd door schipper Cornelis Zwart, die zich op reis bevond van IJmuiden ter visscherij. De schipper deed toen de wacht op de brug met stuurman Dirk Gerrit de Bruin als roerganger. In de machinekamer had de tweede-machinist Pieter van Dorp de wacht. Op ¾ Engelsche mijl afstand waren de voormelde vlaggen van de *Undine* opgemerkt en had men zich naar dit schip gehaast.

De *Gerbrig* passeerde den achtersteven van de *Undine*, praaide dit schip en bood, na te hebben vernomen, dat het wegens machinegebrek naar IJmuiden wenschte gesleept te worden, aan dit te doen. Dit aanbod werd door den schipper der *Undine* aangenomen. zonder dat een bepaald akkoord over het te betalen hulploon werd gemaakt.

De *Gerbrig* bleef daarop te loevert een paar streken achterlijker dan dwars aan bakboord van de *Undine* op een afstand van circa 40 meter gestopt liggen, O voorliggende evenals de *Udine*, om de sleeplijnen in orde te maken. Ook aan boord van dit laatste schip was men begonnen den boel sleepklaar te maken, toen dit wederom van stuurboord genaderd werd, nu door den Nederlandschen stoomtrawler *Mies en Truus*

IJ.M. 119, schipper Thijs Swart, welk schip onder dezelfde directie als de *Gerbrig* vaart. De *Mies en Truus* passeerde tusschen het achterschip van de *Undine* en het voorschip van de *Gerbrig*. Zij poogde tijdens dit passeeren de *Undine* te praaien, maar kreeg van laatstgenoemd schip geen antwoord. Na als voormeld tusschen beide schepen gepasseerd te zijn, bleef de *Mies en Truus* aan bakboord van beide andere schepen, met haar achterschip naar deze gekeerd en dus N. voorliggend, op een afstand van circa 60 meter gestopt liggen. Nauwelijks gestopt, stoomde dit schip onder het geven van drie korte stooten op de stoomfluit achteruit, welke manoeuvre op de *Gerbrig* den indruk maakte, alsof de *Mies en Truus* wilde trachten tusschen haar en de *Undine* te komen ten einde haar den sleep afhandig te maken.

Onder het geven van hard stuurboordroer n. c. voer daarop de *Gerbrig* op de *Undine* toe. Den schipper van de *Mies en Truus* werd daarop toegeroepen niet achter- maar vooruit te slaan. Gelukkig werd door dit schip aan dien wenk gevolg gegeven, waardoor de *Gerbrig* achter langs de *Mies en Truus* deze vrijliep.

Toen men aan boord van de *Gerbrig*, het achterschip der *Undine* naderend, begreep, dat men dit schip niet meer, zooals men blijkens het geven van hard stuurboordroer wilde, langs deszelfs stuurboord-achterschip kon vrijloopen, zette de schipper, die zich nog steeds op de brug bevond, de telegraaf op volle kracht achteruit. Deze order bereikte den dienstdoenden tweede-machinist, die opgeeft de machine terstond op volle kracht achteruit te hebben gezet, doch beweert, dat op dat oogenblik het schip gestopt lag en daardoor het luchtledig onvoldoende was om de machine voldoende slagen te doen maken, weshalve de machine niet meer dan zachtaan achteruit gedraaid heeft.

Wat van deze opgegeven reden waar is, kon niet worden vastgesteld. Wel is zeker, dat de machine slechts zachtaan achteruit geslagen heeft en dat eene aanvaring onvermijdelijk bleek. De voorsteven van de *Gerbrig* trof de bakboordszijde van de *Undine* even achter het machinekamerschot, doch kwam onmiddellijk weder van dit schip vrij, waarna de *Gerbrig* aan stuurboord van de *Undine* ging liggen.

Door de aanvaring was de steven der *Gerbrig* eenigszins omgebogen. Ernstiger was de schade die de *Undine* had bekomen. Zij had achter in haar bakboordzijde een groot gat gekregen, waardoor de kajuit vol water liep, terwijl echter de machinekamer en het overige schip droog bleven. Tijdens de aanvaring waren de door de *Undine* geheschen vlaggen nog niet neergehaald.

Nauwelijks had de aanvaring plaats gehad, of zoowel op de

Undine als op de *Gerbrig* werd de sloep gestreken. Die van de *Undine* werd door de bemanning van dit schip uit eigen beweging over boord gezet. Men nam er in plaats, roeide naar de *Gerbrig* en ging daar aan boord. Ernstige pogingen om zijne bemanning te verhinderen zijn schip te verlaten heeft schipper C. Molenaar niet aangewend. Zelf heeft hij intusschen zijn schip niet verlaten.

Intusschen waren met de sloep van de *Gerbrig* twee man van dit schip aan boord of liever bij de *Undine* gekomen. Eén dezer kwam daar aan boord, terwijl de ander in de sloep moest blijven om het water uit te hoozen, dat voortdurend binnendrong, wijl men in der haast vergeten had de prop er in te zetten.

Wijl de matroos van de *Gerbrig*, die aan boord van de *Undine* was gekomen, dit schip niet wilde verlaten, te meer wijl intusschen de *Mies en Truus* ook weder langszij was gekomen, en hij vreesde, dat men van dit schip pogingen zou aanwenden om de sleep alsnog te krijgen, ging schipper Molenaar met een lijn in de sloep en roeide met den anderen matroos, die er in gebleven was, naar de *Gerbrig* ten einde de lijn over te geven.

Nadat de verbinding tot stand gekomen was, gingen Cornelis Zwemmer en twee man van de *Gerbrig* met schipper Molenaar met de sloep van dit schip weder terug naar de *Undine*. Daar is toen de vischreep van de *Gerbrig* op de beide tampen der ankerketting van de *Undine* en deze door de kluis op de bolders vastgemaakt.

Daarop is met sleepen begonnen. Zonder eenig ander ongeval dan dat eenigen tijd nadat men met sleepen begonnen was, de bakboordsleeper brak, welke door een nieuwe tros werd vervangen, bereikte men 7 Februari 1911, te 6.30 n.m., IJmuiden.

In het dok bleek er bij de *Undine* touwwerk in de schroef en om de naaf te zitten.

Naar voormelde scheepsrampen werd door den inspecteur voor de scheepvaart in het vierde district op 9 Februari 1911 een voorloopig onderzoek ingesteld. Blijkens het daarvan opgemaakte proces-verbaal werden door hem onder eede gehoord Cornelis Molenaar, Pieter Huel, Adrianus Hordijk, Jacob Koning, Cornelis Zwemmer en H. Martens, en heeft hij bij inspectie van de *Udine*, toen deze na de aanvaring in het droogdok stond, bevonden, dat de buitenhuid, schroef of roer nergens blijken droegen, dat het schip op een of ander hard voorwerp had gestooten.

Overeenkomstig het voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart dd. 12 Februari 1911, besliste eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 13 Februari 1911, dat ook

de raad een onderzoek zou instellen, hetwelk door dezen op 27 Februari werd aangevangen en op 7 Maart 1911 werd beëindigd.

De raad hoorde toen buiten eede de getuigen Cornelis Molenaar, schipper, oud 34 jaar, Piet Huel, machinist, oud 29 jaar, Cornelis Zwart, schipper, oud 39 jaar, Dirk Gerrit de Bruin, stuurman, oud 39 jaar, Thijs Swart, schipper, oud 47 jaar, en Pieter van Dorp, 2de-machinist, oud 21 jaar.

Voorlezing werd gedaan van de door den getuige Cornelis Molenaar voor den inspecteur voor de scheepvaart in het vierde district afgelegde verklaring.

Nog nam de raad toen kennis van een rapport van den expert bij de scheepvaartinspectie in het vierde district P. Bouwmeester, dd. 23 Februari 1911.

Daarin wordt als resultaat van een nauwkeurig gehouden onderzoek, waarbij de machine uit elkaar en de assen uitgenomen werden en op de draaibank gezet, vermeld, dat aan cylinders, zuigers, schuiven, slangen, pompen, condensor, fundatie en metalen niets was te bespeuren, wat ook maar eenigszins de aanleiding zou hebben kunnen zijn tot vertraging in de werking der machine. Eveneens bleken de krukas, de collar-as en de schroefas absoluut zuiver te loopen.

Ook werd toen door den raad inzage genomen van eenige uit 1908 en 1909 dateerende goede getuigschriften van den getuige P. Huel, afgegeven door zijne toenmalige werkgevers, resp. Jacobs en Groen.

Het hiervoren gegeven relaas der feiten is aan voormeld bewijsmateriaal ontleend.

Desgevraagd is nog door getuige P. Huel opgegeven, dat er, toen de machine geheel bleef stilstaan, nog voldoende stoom was. Echter bleek uit zijne verklaringen ook, dat er geen voldoende water meer in den ketel stond, dat de hulpvoeding reeds vóór de machine stopte, niet in orde was gebleken en zoo goed en kwaad als het ging gerepareerd was en dat daarna ook de voedingspomp was gaan weigeren.

Nog beweerde deze getuige, dat in het dok zou zijn gebleken, dat de haalbuis ten deele met doorntjes dicht zat en dat er een te groote ruimte bleek tusschen den plunger en den wand van de voedingspomp.

Naar aanleiding dezer opgaven is den raad nog uit een nader ingewonnen rapport van den expert bij de scheepvaartinspectie P. Bouwmeester gebleken, dat de ruimte tusschen den plunger en den wand van de voedingpomp niet meer dan 2 m.M., en die tusschen plunger en wand van de lenspomp niet meer dan $2^1/_2$ m.M. bedragen heeft en dat op de buitenboordsroosters geen verstopping met dorens is te bemerken geweest. Deze laatste

opgave wordt nog bevestigd door P. Huel's eigen verklaring, dat, toen het schip 2 maanden vóór de aanvaring gedokt werd. er geen dorens voor deze roosters zaten.

Het is den raad niet mogen gelukken de oorzaak vast te stellen van het warm loopen en stil gaan staan der machine van de *Undine*. Het is niet onmogelijk, dat inderdaad in het in de schroef geraakte touwwerk de oorzaak moet worden gezocht; intusschen blijft het dan zonderling, dat men nog zoo geruimen tijd, zij 't met geringer vaart, heeft kunnen doorstoomen. De waargenomen stoot zou kunnen veroorzaakt zijn door een aan het in de schroef geraakte touwwerk vastzittende brail, welke daarbij tegen het schip geslingerd is.

Evenmin onmogelijke redenen van het weigeren der machine zijn: een warme condensor, een slecht luchtledig, slecht werken der hulpmachine, bestemd om buitenboordswater in den ketel te brengen.

De oorzaak der aanvaring moet worden gezocht in den onderlingen naijver van de beide schippers der *Gerbrig* en der *Mies en Truus* om den sleep machtig te worden. De raad toch acht de opgave van den schipper der *Mies en Truus*, dat hij geen plan heeft gehad daartoe pogingen aan te wenden niet aannemelijk, evenmin als zijne andere opgave, dat hij achteruit geslagen heeft enkel om aan den schipper van de *Gerbrig* te zeggen, dat deze het wel alleen zou af kunnen en dat hij, schipper van de *Mies en Truus*, daarom de reis maar zou vervolgen. Eene verontschuldiging voor deze manoeuvre van de *Mies en Truus* om dichter bij de *Undine* te komen acht de raad gelegen in het feit, dat dit laatste schip zijn beide vlaggen nog niet had neergehaald. Onvoorzichtig was het van den schipper der *Gerbrig* om in de gegeven omstandigheden met eene vaart, die eene zoo ernstige schade als hiervoor is omschreven, aan de *Undine* kon veroorzaken, op dit schip in te loopen. Zijne voor den raad afgelegde verklaring, dat hij, de *Mies en Truus* achteruit ziende slaan, zou gedacht of gezegd hebben, dan er maar bovenop, neemt de raad niet in zijn letterlijke beteekenis aan, daar zijn hard stuurboordroer geven van eene tegenovergestelde bedoeling blijk geeft.

De raad wraakt het geringe plichtbesef, dat de bemanning van de *Undine* toonde, toen zij haren schipper alleen op zijn schip achterliet, en dit terwijl het waterdichte schot het hield en er twee schepen in de nabijheid waren. De schipper der *Undine* had intusschen ernstige pogingen moeten in het werk stellen om zijne bemanning aan boord van zijn schip te doen blijven.

Aldus gedaan op 7 Maart 1910 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter, W. Allirol, L. Roosenburg, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden: J. G. T. Broekmeijer, G. Z. Jol, buitengewone leden; in tegenwoordigheid van 's raads secretaris mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter in 's raads openbare zitting van 14 Maart 1911.

(*get.*) TH. B. PLEYTE.
„ W. ALLIROL.
„ L. ROOSENBURG.
„ H. C. HAACKE.
„ C. L. J. KOTTING.
„ BROEKMEIJER.
„ G. Z. JOL.
„ RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Woensdag 29 Maart 1911, nº. 75.

Nº. 33.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende de ongevallen op 29 Januari en 27 Augustus 1910 overkomen aan het stoomschip *Maria*.

Het Nederlandsche stoomschip *Maria*, onderscheidingssein P. K. M. D., toebehoorende aan de Holland Gulf Stoomvaart Maatschappij, geclasseerd bij Lloyds + 100 A.I., metende bruto 3649, netto 2370 R.T., vertrok op 29 Januari 1910 in ballast van Duinkerken naar New Castle on Tyne, onder het bevel van den gezagvoerder Louw Dobbinga, gediplomeerd als eerste-stuurman op de groote zeilvaart en in het bezit van een dienstdiploma voor de groote stoomvaart, en met 28 koppen aan boord.

Het schip had meer dan 20 voet uitwatering.

Er stond een harde Z.W. koelte. Storm en sneeuwbuien wisselden elkaar af.

Onder loodsmansaanwijzing en begeleid door 2 sleepbooten vertrok men uit het dok. Bij het invaren van de schutsluis werd averij gemaakt als gevolg van het breken van den voortros. Te 6.30 was men de sluis uit en stoomde naar buiten. Toen schoot de wind naar het N.W.

De schipper was toen alras het stuur over zijn schip kwijt en kon niet voorkomen, dat dit tegen het Snouw-lichtschip aandreef.

Het lichtschip kreeg geen schade en de *Maria* kwam met eenige verbogen platen vrij, welk euvel te New Castle on Tyne, waar men 46 uur na vertrek van Duinkerken behouden aankwam, werd hersteld.

Te New Castle on Tyne werd scheepsverklaring afgelegd op 8 Februari 1910.

Hetzelfde schip bevond zich in Augustus 1910 te Port Tampa

op de Westkust van Florida en vertrok vandaar op 8 Augustus met bestemming naar Rotterdam over Norfolk.

Van 10 tot 17 Augustus lag het schip in lading te New Orleans, waar vandaan het naar Pensacola stoomde om nog 600 tons vierkant beslagen hout — ongeveer 900 balken Amerikaansch grenen — als deklast bij te laden.

De deklast werd door volk van Pensacola, dat het houtladen gewend is, gestuwd en gesjord. Hij was vóór 6′, achter 5′ hoog. Het zomermerk van het uitwateringsmerk lag bij vertrek aan. Een vertegenwoordiger van den Board of Underwriters te New-York heeft een certificaat voor houtvervoer afgegeven.

Te Pensacola is ook de drinkwatervoorraad ververscht.

Bij het vertrek van Pensacola, komende uit de haven en gaande door het 80 tot 90 meter breede kanaal, dat gegraven is door de den havenmond versperrende bank, nam het schip ten gevolge van de eb een gier, en liep, hoezeer onmiddellijk hard bakboordroer gegeven werd, aan den grond.

Toen men met eigen middelen niet vlot kon komen, is te 10 uur de hulp aanvaard van de loodsboot, die zou pogen te beletten, dat het schip hooger op de bank kwam te zitten.

Van het fort Mac Ree werd eene reddingsboot gezonden, welke langszijde kwam en een tros op de loodsboot overbracht.

Met behulp van de loodsboot is het gelukt de *Maria* weder vlot te krijgen. Het schip werd onderzocht en daar het geen water maakte, werd de reis naar Rotterdam aanvaard.

Op de Oceaan-reis had men met zeer slecht weder te kampen, zoodat de deklast loswerkte en het schip eenige averij bekwam.

Op de reis kwamen nog al ziektegevallen voor.

De stoker Souis overleed, vermoedelijk aan typhus, en de machinist Vettekogel werd hevig lijdende aan die ziekte te Rotterdam aangebracht, waar hij kort na aankomst overleed.

Hoezeer de hoofdinspecteur voor de scheepvaart naar de bovenvermelde gebeurtenissen geen nader onderzoek noodzakelijk achtte, besloot een commissie uit den Raad voor de Scheepvaart daartoe over te gaan.

Op 3 Maart 1911 verscheen de gezagvoerder in 's raads openbare zitting, waarin hem een verhoor werd afgenomen en voorlezing is gedaan van de scheepsverklaringen, betrekking hebbende op de vermelde gebeurtenissen.

Dat onderzoek heeft niets opgeleverd waarvan den gezagvoerder eene ernstige grief kan gemaakt worden.

Hadde de gezagvoerder vóór vertrek van Duinkerken de wederberichten geraadpleegd, wellicht hadde hij de haven van Duinkerken 29 Januari 1910 niet verlaten. Afgaande op het heerschende weder behoefde hij het vertrek van daar echter

niet als een waagstuk te beschouwen. Niet ver zijnde van de Engelsche kust mocht hij vrij spoedig na vertrek op handzamer weder rekenen. De aanvaring met het Snouw-lichtschip was het gevolg van het uitschieten van den wind.

Het aan den grond loopen te Pensacola is aan stroomverleiding toe te schrijven.

Bij vertrek van Pensacola is meer deklast gevoerd dan het schip, niet in het bezit van eene bijzondere vergunning, voeren mocht, doch als verontschuldiging deswege laat de raad gelden, dat het schip sedert 14 maanden niet in Nederland geweest was en de Schepenwet en de Koninklijke besluiten, ter harer uitvoering uitgevaardigd, den gezagvoerder onbekend waren.

De gezagvoerder werd in den loop van het onderzoek aanbevolen waterfilters aan te schaffen, opdat ook de bemanning in de gelegenheid zij gefiltreerd water te drinken.

Aldus gedaan op 3 Maart 1911 door de heeren Mr. Th. B. Pleyte, voorzitter, W. Allirol, L. Roosenburg, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; Z. W. C. Dekkers, A. Smits, plaatsvervangend buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris mr. Richard Janssen en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 14 Maart 1911.

(get.) Th. B. Pleyte.
„ W. Allirol.
„ H. C. Haacke.
„ L. Roosenburg.
„ C. L. J. Kotting.
„ Z. W. C. Dekkers.
„ Alex. Smits.
„ Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Vrijdag 14 en Zaterdag 15 April 1911, n°. 89.

N°. 34.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende het ongeval op 24 Februari 1911 overkomen aan het stoomschip *Flora*.

Het stoomschip *Flora*, toebehoorende aan de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij te Amsterdam, onderscheidingssein M. D. J. S., in 1894 te Rotterdam van staal gebouwd, voerende de Nederlandsche vlag, voorzien van een bewijs van zeewaardigheid, afgegeven door de Nederlandsche scheepvaartinspectie, geklasseerd bij het bureau Veritas, metende bruto 725 en netto 448 R. T., vertrok op 10 Februari 1911 onder den gezagvoerder Daniël Klok met eene bemanning van 18 personen van Amsterdam naar Koningsbergen, eerst koers zettende naar de Elbe, om door het Kaiser Wilhelm Kanal de Oostzee te bereiken.

Zonder noemenswaardige voorvallen werd op de hondenwacht van 13 Februari Pillau bereikt en op de platvoetwacht van 14 Februari Koningsbergen. In het Frische Haff werd door zwaar drijfijs gevaren, waarvoor een ijsbreker de vaargeul openhield. Het was toen vriezend weder, naar gissing 12° Fahrenheit. Op de platvoet van dien dag was de bestemming bereikt; het schip had van het ijs geen overlast ondervonden, de ijskraan was eene enkele maal gebruikt.

Op de dagwacht van 15 Februari is de reis naar Danzig vervolgd bij dooiweder. Te Pillau werd opgemerkt, dat een boutje van het buitenboordsrooster van bakboordskraan van den lierketel gebroken was, vermoedelijk door den ijsgang, waarin voorzien werd door het aanbrengen van een houten prop en de verzekering daarvan met cement.

Des avonds te 7.25 lag het schip gemeerd aan de kade te Neufahrwasser. In den avond van Vrijdag 17 Februari is het schip door middel van eene sleepboot gedurende zwaar storm-

weder naar Danzig verhaald, waar men te 6.46 aankwam.

Op 18 Februari is het weder naar Neufahrwasser verhaald. Op Maandag 19 Februari werd het schip door de sleepboot *Fink* naar de vrijhaven gesleept.

Ongeveer bij den ingang dier haven wierp de *Fink* zonder eerst te waarschuwen den voorsleeptros los, welke echter bij haar aan boord weder aan een der bolders vastraakte, zoodat zij vrij hevig tegen de bakboordszijde der *Flora* aanbonsde en ter hoogte van het grootluik eene verschansingsplaat verboog en scheuren deed, terwijl ook eene plaat in de gang daar beneden een zware deuk bekwam. De plaats waar de *Flora* getroffen werd was ruim tien meter voorlijker dan de machinekamer.

Den 21 Februari tijdens de eerste wacht aanvaardde de *Flora* de thuisreis, die zich door slecht weder kenmerkte. Men ondervond voortdurend stormweder en bij de hooge zee kwam veel water over, dat den deklast, uit eiken planken bestaande, niet hooger dan de verschansing geladen, loswerkte.

Op de dagwacht van 22 Februari, toen het vuurschip van Skagen op korten afstand gepeild werd, overwoog de gezagvoerder nog, of hij onder Skagen ten anker zou gaan, maar daar het weder iets afnam, besloot hij de reis te vervolgen.

Het weder beterde echter niet. Op 23 Februari 1911 te 4.30 v.m. werd Hantsholm in het Z. Z. O. gepeild; hevige windvlagen en eene hooge zee deden het schip zwaar slingeren.

Het middagbestek was 56° 40′ N. en 7° 39′ O. (gegist).

Op de achtermiddagwacht van 24 Februari namen wind en zee toe en te 2.30 besloot de gezagvoerder het schip met den kop op de zee te brengen en met verminderde vaart door te loopen. Hij bevond zich te ongeveer 4 uur in zijne kajuit, toen er eene boodschap van de brug kwam, dat de tweede-machinist hem verzocht in de machinekamer te komen. Hij spoedde zich derwaarts en vernam, dat de uitlaatcirculatieklepkast, die ongeveer ½ voet boven de geladen waterlijn lag, bij de huid van het schip was afgebroken.

Hij deed overal maken en liet uit het kabelgat een paar nieuwe persennings ophalen, die met ijzer bezwaren en voor het gat zakken, daar het onmogelijk was een zeil onder het schip door te brengen. Dit baatte wel iets, maar daar het schip zwaar slingerde niet voldoende, want bij het overgaan van het schip raakte het zeil weder van het gat af.

De tweede-machinist, die, toen het onheil plaats had, onmiddellijk naar den eerste-machinist was geloopen, had in

het voorbijgaan uit zijne kooi de hoofdkussens medegenomen. Deze werden in het 4 bij 9 duim groote gat gewerkt, daartegen werd een houten deksel met schoren en keggen vastgezet en deze voorziening bleek deugdelijk. Wel is waar liet zij water door, maar twee man bleven daarbij op post om te zorgen dat zij zich niet begaf.

De tweede-machinist, die de wacht had en bij de smoorklep stond, daar de schroef herhaaldelijk doorsloeg, had, zoodra het ongeluk gebeurde, de machine gestopt, wijl het water uit de uitlaatcirculatiepijp in de machinekamer stroomde.

Toen men het gat gedicht had, bleek zooveel water binnengedrongen, dat het onderste vuur gebluscht was. Op de plaat stond men tot aan de borst in het water. De vloerplaten waren door het zware overgaan van het schip opgeslagen en de kolen uit een der bunkers, die niet in allerijl te sluiten geweest was, hoewel daartoe order was gegeven, spoelden overal heen, wat ten gevolge had, dat de pompen onklaar werden en de pulsometer, die anders op den condensor had gezet kunnen worden, onbruikbaar werd.

Met putsen moest getracht worden het water uit het schip te krijgen, waartoe alle hens te werk werden gesteld. Intusschen dreef het schip naar het land, waarom achterop een stormzeil werd gezet en 75 vadem ketting gestoken werd. Het schip kreeg door het overhalen en het overgaan van water en kolen 15° tot 18° slagzijde, zoodat stuurboordsvoordek te water lag en de deklast geworpen moest worden.

Aan de peilingen van Lodbjerg en Bovbjerg was waar te nemen, dat de *Flora* om de Z. O. landwaarts dreef, en hoe gevaarlijk het presenteeren van het anker was, dit moest worden beproefd.

Te 3 uur 's nachts lag het schip voor bakboordsanker aan 60 vadem ketting: meer ketting te steken was raadzaam, maar ondoenlijk om het daaraan verbonden gevaar voor de bemanning. De ankerpeiling was N. O. ½ O. Lodbjerg en O. Z. O. ¼ O. Aggeramn.

's Nachts werden onophoudelijk noodseinen gegeven. Toen het licht werd, werd de vlag in sjouw geheschen en het sein X W (wensch gesleept te worden).

Om 10 uur v. m. werd de *Flora* opgemerkt door het stoomschip *Berlin* komende van Goole en bestemd voor Kopenhagen. Afspraak werd gemaakt, dat deze de *Flora* naar Esbjerg zou sleepen. Door drijflijnen werden trossen overgebracht. Deze werden vastgemaakt en te 11.15 begon het sleepen. Het weder verbeterde, werd gaandeweg mooi, en, terwijl voortdurend werd voortgegaan met het uithoozen van

water met putsen, kwam men te 9.40 v.m. van 25 Februari ter reede van Esbjerg. De ruimen werden toen lens bevonden.

Te Esbjerg is het schip door Veritas' experts bezichtigd, die geene noodherstelling noodig achtten. Aldaar is scheepsverklaring afgelegd.

Op 3 Maart 1911 was het schip tot vertrek gereed. Te 1.30 n.m. van Esbjerg vertrokken, kwam het op 5 Maart te 1.30 v.m. te Amsterdam.

Door den inspecteur voor de scheepvaart in het eerste district werd op 8 Maart een voorloopig onderzoek ingesteld, naar aanleiding waarvan de hoofdinspecteur voor de scheepvaart voorstelde een nader onderzoek te houden. Eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart vereenigde zich met dat voorstel en in 's raads openbare zitting van 21 Maart werd dat aangevangen en beëindigd.

De raad nam kennis van de aan boord der *Flora* gehouden scheeps- en machinekamerjournalen en hoorde als getuigen den gezagvoerder D. Klok, den eerste-machinist H. G. Visser en den tweede-machinist F. Gerling.

Laatstgenoemde was tijdens het ongeval alleen in de machinekamer; de andere wacht wordt gedaan door den eerste-machinist met een assistent.

Wanneer op bericht van de brug verwacht moet worden, dat met de machine moet worden gemanoeuvreerd, komt het geheele machinekamerpersoneel in de machinekamer.

Gedurende Gerling's wacht is aan de circulatieklepkast niets bijzonders waar te nemen geweest. Zij traande niet, en Gerling verklaarde met beslistheid, dat hij gedurende zijne wacht niet bij de klepkast geweest is en daar bijv. tot herstel van eenig geringe stoornis met een hamer tegen heeft geklopt, of moeren met een moersleutel heeft aangezet. Getuige Visser zegt, dat, ware tegen die klepkast geklopt, hij het gehoord zou hebben, daar zijne hut aan bakboordzijde juist daarboven is gelegen.

De gezagvoerder heeft op zijne reis geen drijvende balken ontmoet, waarvan er een met kracht tegen de klepkast zou kunnen zijn aangekomen.

De aanvaring met de *Fink* te Danzig kan geen invloed gehad hebben op de breuk van de klepkast. In de machinekamer is de stoot niet eens gevoeld; de plaats, waar de *Flora* getroffen werd, was te ver van den uitlaat verwijderd, dan dat die botsing eene breuk van de klepkast veroorzaakt zou kunnen hebben. Het ongeval viel ook eerst negen dagen na die botsing voor.

Om laatstgenoemde reden is het ook niet aan te nemen, dat

de lage temperatuur te Koningsbergen en Pillau invloed hebben uitgeoefend. De scheepshuid ter hoogte van de machinekamer heeft toen ook geen buitengewonen lagen warmtegraad gehad.

Getuige Visser is in November 1910 op de *Flora* geplaatst, wier machine hij door en door kende, daar hij er lang op gevaren had. Toen hij daar zijne plaats innam, heeft hij binnenboord alles nagegaan en in orde bevonden.

Lloyd's vierde survey had in het voorjaar 1910 plaats gehad en gezagvoerder en machinisten meenden alle reden te hebben alles in orde te achten.

Te Esbjerg bleek de breuk van de klepkast geheel nieuw te zijn; intering is niet vastgesteld.

De raad is door het gehouden onderzoek niet kunnen komen tot vaststelling van de oorzaak van de ramp.

Met de middelen, die daartoe ten dienste stonden, is gewoekerd om het schip voor ondergang te behoeden en daaraan mag het behoud van het schip worden toegeschreven.

Aldus gedaan door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, L. Roosenburg, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden: C. M. van Rijn, E. Deddes, J. Maandag, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 24 Maart 1911.

(*get.*) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, L. ROOSENBURG.
,, H. C. HAACKE.
,, C. L. J. KOTTING.
,, VAN RIJN.
,, E. DEDDES.
,, J. MAANDAG.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift,

RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Vrijdag 14 en Zaterdag 15 April 1911, n°. 89.

N°. 35.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart betreffende de klacht van Jacob Piers tegen Jan Schuurman, kapitein van het stoomschip *Bali*.

De Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam;

gelet op zijne beschikking, gedagteekend 17 Maart 1911, waarbij is verstaan, dat er termen aanwezig waren om een onderzoek in te stellen naar het door Jacob Piers, schepeling, gediend hebbende aan boord van het Nederlandsche stoomschip *Bali*, aan Jan Schuurman, gezagvoerder van dat schip ten laste gelegde feit, dat hij den klager op 17 October 1910 zou hebben doen aanzoeken overwerk te verrichten in den tijd, welke hem als rusttijd toekwam tegen betaling van overwerk, aan welk verzoek door klager zou zijn voldaan, terwijl de hem toekomende bezoldiging niet zou zijn uitbetaald; met vaststelling nochtans van 's raads onbevoegdheid uit te maken of de klager al dan niet het hem beweerd verschuldigde heeft genoten;

gelet op de ambtelijke verslagen door den inspecteur voor de scheepvaart in het eerste district, gedagteekend 15 Maart 1911, van het verhoor, afgenomen aan Jan Schuurman, voornoemd, en aan Jacob Piers, voornoemd;

gehoord in 's raads openbare zitting van 21 Maart 1911 den persoon van Jan Schuurman, oud 39 jaar, van beroep gezagvoerder van het stoomschip *Bali*, wonende te Bussum, mededeelende, dat aan boord van het stoomschip *Bali* op 16 October 1910 den geheelen dag te Southampton aan de belading van dat schip is gewerkt; dat de eerste-stuurman hem, gezagvoerder, op 17 October 1910 der namiddags te ongeveer 1 uur kwam melden, dat men te 5 uur n.m. gereed en zeeklaar zou zijn, mits er voldoende handen waren om lading te sjorren en andere scheepsbezigheden te verrichten; dat hij, gezag-

voerder, goedgevonden heeft, dat de mannen, die te 7 uur 's avonds de wacht moesten krijgen, werden aangezocht tegen betaling van overwerk een deel van hun rusttijd op te offeren; dat zulks geschied is en die mannen inderdaad hebben doorgewerkt; dat kort vóór het bepaalde uur van vertrek nog lading werd aangebracht, die overgenomen moest worden, zoodat men eerst later is vertrokken dan berekend was, waardoor het zeer wel mogelijk is, dat de klager Jacob Piers vóórdat de eerste wacht begon (7 uur n.m.) geen rust heeft gehad en tot 12 uur middernacht aan het werk is gebleven, doch dat de betaling voor overwerk volgens de bij de maatschappij bestaande bepalingen is uitgekeerd; dat hij van oordeel is, dat Piers en zijne wachtgenooten in de gelegenheid zijn geweest drie uur rust te genieten, doch toegeeft, dat het doel van art. 41 (5) van het Koninklijk besluit van 22 September 1909 n°. 315 wordt gemist, indien de gezagvoerder voor op te offeren rusturen betaling van overwerk in het vooruitzicht stelt;

overwegende, dat art. 41, 5de zinsnede, van het Koninklijk besluit van 22 September 1909 n°. 315, inderdaad vordert, dat de personen, die, wanneer een schip eene haven verlaat en naar zee gaat, in de gelegenheid moeten geweest zijn in de voorafgaande 15 uur ten minste 3 uur achtereen rust te genieten, en zulks ten einde te voorkomen, dat de bemanning, die naar zee gaande de wacht krijgt, te vermoeid zoude zijn, dan dat zij het werk waarvoor oplettendheid wordt gevorderd, als sturen en uitkijk houden, behoorlijk zou kunnen verrichten;

overwegende, dat dit voorschrift vaak zijn doel zal missen, indien de gezagvoerder, aan de bemanning gelegenheid tot rust latende, deze uitlokt tot het niet gebruik maken daarvan door het aanbieden van geldelijke belooning, doch de gezagvoerder aldus doende niet in strijd handelt met het evenvermelde voorschrift;

overwegende, dat de gezagvoerder Jan Schuurman in het bovenvermelde geval niet kan gezegd worden zich te hebben misdragen;

beslissende:

verklaart, dat er geen termen aanwezig zijn om op Jan Schuurman, oud 39 jaar, wonende te Bussum, gezagvoerder van het Nederlandsche stoomschip *Bali*, onderscheidingssein N. G. J. S., een maatregel van tucht toe te passen.

Aldus gedaan op 21 Maart 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, L. Roosenburg, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; C. M. van Rijn, E. Deddes, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare vergadering van 24 Maart 1911.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, L. ROOSENBURG.
,, H. C. HAACKE.
,, C. L. J. KOTTING.
,, VAN RIJN.
,, E. DEDDES.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Dinsdag 25 April 1911, nº. 96.

Nº. 36.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende het ongeval in de maand Februari 1911 overkomen aan het motorschoenerschip *Angelina*, onderscheidingssein N.D.G.P.

Tegen het einde van 1910 is te Hansweert van de werf „Zeeland'', toebehoorende aan eene naamlooze vennootschap van dien naam, vroeger onder de firma Gebr. Ribbens, C. Bakker & Co., te water gelaten het schoenerschip *Angelina*, metende bruto 355.43, netto 208.49 R.T., getuigt als eene tweemast gaffelschoener met vol tuig, waarin bovendien een Kromhoutmotor van 76 P.K. was aangebracht. Het schip is gebouwd voor rekening van J. van Rompu jr. te Terneuzen.

Door zekeren kapitein van der Lip zijn met dat schip een paar reizen gemaakt naar Engeland, waarna de eigenaar het bevel daarover opdroeg aan Jan Spanjer, oud 37 jaar, wonende Eendrachtstraat 28*c* te Rotterdam, in het bezit van een diploma als eerste-stuurman op de groote stoom- en van tweede-stuurman op de groote zeilvaart.

Deze gezagvoerder had nog nimmer als zoodanig gevaren, was ook nimmer op een motorschip geweest, had gedurende eene lange reeks van jaren niet meer op zeilschepen gevaren en was alleen derde-stuurman op de zeilvaart geweest.

Deze monsterde als stuurman aan Nanno Evert Holman, oud 28 jaar, wonende te Groningen, gewoonlijk dienstdoende als stuurman op zeilschepen in de kleine vaart, doch in het bezit van dienstdiploma als eerste-stuurman groote zeilvaart.

Voor de bediening van den motor werd aangemonsterd Marinus Wagenaar, welke voor den eigenaar op motorschepen in de binnenvaart had dienst gedaan, maar nimmer ter zee had gevaren.

Drie volwassen matrozen, een lichtmatroos en een kok

maakten de bemanning voltallig, die 15 Februari te Antwerpen ean boord kwam.

Het schip had een bewijs van zeewaardigheid en was gebouwd onder het toezicht van het bureau Veritas. Vermelding verdient, dat de expert der scheepvaartinspectie te Rotterdam op 12 December had aanbevolen de petroleumhouders — die 25 H.L. petroleum konden bevatten — goed te bevestigen, doch dat de bevestiging bij eene latere keuring niet behoorlijk kon worden nagegaan, als gevolg van de plaatsing van een schot.

In het schot waren gaten aangebracht, waardoor de verbindingsbuizen tusschen motor en petroleumhouder door liepen.

Hoe het schip zich op zee hield wist kapitein Spanjer niet. Van kapitein van der Lip of den reeder heeft hij ter zake niets vernomen. Het door eerstgenoemde gehouden journaal heeft hij daarvoor niet geraadpleegd. Het schip was voorzien van de noodige hulpmiddelen voor de navigatie.

Te Antwerpen is het door zijn motorvermogen in het dok verhaald, waarbij niets bijzonders voorviel. Nadat men aldaar 450 ton zilverzand, bestemd voor Sunderland, had ingenomen en het schip zeeklaar had gemaakt — het stak vóór 9′ 9″, achter 10′ 2″ — vertrok men op 18 Februari naar zijne bestemming, op de Schelde varende met motor- en zeilvermogen.

Slecht weder hield het schip te Vlissingen op. Op 20 Februari te 19.20 werd de reis weder hervat, sturende volgens loodsaanwijzing in peiling van de tonnen en de kust.

Het was buiig weder, de zee was woelig, de barometer was dalende, de koers werd gesteld op N. $\frac{3}{4}$ W. p. k. De wind wakkerde aan en op de achtermiddagwacht werden in grootzeil en schoenerzeil twee reven gestoken. Tegen den nacht had men stormweder, het schip werkte hevig en nam veel water over. De smeerreep brak en moest door een andere vervangen worden.

Vermeld verdient, dat de motordrijver geen last van zeeziekte had, doch alleen om te smeren nu en dan beneden in de machinekamer kwam in de meening, dat een motor, eenmaal goed op gang, geen toezicht vordert.

In den middag van 21 Februari had de gezagvoerder eens willen zien, wat er uit zijn schip te halen was, wanneer hij alleen de zeilen voor de voortbeweging bezigde. De motor was gestopt en de schroef uitgekoppeld. Het bleek toen niet wel mogelijk het schip goed te sturen, er was niet voldoende vaart in te krijgen en de schroef draaide niet door. Daarop is dan ook de motor weder aangezet.

Op Woensdag 22 Februari des middags te ongeveer 4 uur stopte de motor uit zich zelven. De motordrijver kwam den kapitein waarschuwen, dat de verbinding tusschen motor en petroleumhouders was gebroken en de houders leeggeloopen waren, zoodat geen brandstof meer bij den motor kwam en deze niet meer te gebruiken was; het schip was nu geheel op zijn zeilvermogen aangewezen.

Het was zwaar stormweder geworden en het schip werkte geweldig. Telkens braken de smeerrepen, het achterlijk van het schoenerzeil brak eveneens. Door het slingeren der masten werkten de splitpennen uit de bouten der schroeven van het want, wat telkens voorzien diende te worden.

De kraanlijn van de schoenerzeilsboom brak en de boom viel op het schijnlicht. Men kon het schip niet door den wind krijgen en evenmin voor den wind en besloot te trachten hulp te bekomen.

Allerlei groote en kleine averij ontstond, maar hoewel noodseinen gehesschen werden, werd de *Angelina* niet opgemerkt.

Zoo dreef zij hulpeloos rond tot in den avond van Vrijdag 8 Maart toen zij naar gissing op 56° 43′ N., 4° 20′ O. door een logger uit Maassluis, de *Zeenimf* M.A. 170, gepraaid werd.

Deze bleef gedurende den nacht in hare nabijheid en begon 's anderen daags te sleepen. Weldra kreeg men ook hulp van den stoomtreiler *Oceaan II* IJ.M. 92, die èn de *Angelina* èn de *Zeenimf* op sleeptouw nam en de beide schepen op 6 Maart te 11 uur v.m. te IJmuiden binnen bracht.

Door den inspecteur voor de scheepvaart in het eerste district werd op 7 Maart 1911 een voorloopig onderzoek ingesteld naar het hiervoren omschreven ongeval. Op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, gedagteekend 13 Maart, besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 14 Maart tot het instellen van een onderzoek, dat in 's raads openbare zitting van 7 April werd aangevangen en beëindigd.

De raad hoorde als getuigen den gezagvoerder Spanjer en den stuurman Holman, nam kennis van de verslagen, uitgebracht door de experts bij de scheepvaartinspectie C. van der Mark en G. H. Bouman, gedagteekend 11 Maart, en A. Kruk, gedagteekend 12 Maart, van de aan boord gehouden journalen, het bewijs van zeewaardigheid en het ambtelijk verslag van het verhoor door de inspecteurs voor de scheepvaart te Amsterdam afgenomen aan den motordrijver Marinus Wagenaar. Aan die getuigenverklaringen en bescheiden is vorenstaand verslag van het ongeval ontleend.

Het onderzoek heeft uitgewezen, dat als naaste oorzaak van het ongeval moet worden aangemerkt het breken van de verbindingsbuizen tusschen de petroleumhouders en den motor.

Toen de motor niet meer werkte, was het schip onhandelbaar, althans voor kapitein Spanjer en de hem ondergeschikte bemanning, doch, of het volstrekt onhandelbaar was meent de raad te mogen betwijfelen, al kan hij niet met juistheid vaststellen wat gedaan of nagelaten had moeten worden.

Het bijzonder slechte weder vormt een factor, waarmede rekening is te houden.

De gezagvoerder beweert, dat de masten te ver van elkaar stonden en te hoog waren, en dat om daaraan te gemoet te komen thans te IJmuiden verschillende werkzaamheden aan het schip worden verricht.

Het is niet uitgesloten, dat deze maatregelen zullen blijken doeltreffend te zijn, doch in elk geval behooren de petroleumhouders zeevast te worden gemaakt en hunne verbinding met den motor in dier voege te zijn ingericht, dat die bij zwaar weder zich niet kan begeven. Aanbeveling verdient het maatregelen te nemen, waardoor voorkomen wordt, dat een breuk van de verbinding tusschen motor en petroleumhouder alle brandstof aan boord teloor doet gaan.

Aldus gedaan op 7 April 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, L. Roosenburg, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; G. H. Bakker, buitengewoon lid; B. J. Jonker, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's Raads plaatsvervangend secretaris mr. C. Henny, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 10 April 1911.

(*get.*) Th. B. Pleyte.
,, W. Allirol.
,, L. Roosenburg.
,, H. C. Haacke.
,, C. L. J. Kotting.
,, G. H. Bakker.
,, B. J. Jonker.
,, C. Henny.

Voor eensluidend afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Woensdag 26 April 1911, nº. 97.

Nº. 37.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, naar aanleiding van de aanklacht door A. Erkelens e. a. ingediend tegen W. van der Schoor de Boer, gedagteekend 15 November 1910.

De Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam,

gelet op zijne beschikking van 14 Maart 1911, houdende, dat een onderzoek zal worden ingesteld naar de volgende feiten, ten laste gelegd aan W. van der Schoor de Boer, oud-gezagvoerder van het stoomschip *Voorburg:*

1. het verschaffen van ondeugdelijk voedsel aan de bemanning;
2. onvoldoende zorg voor de uitrusting en dadelijke bruikbaarheid der sloepen;
3. herhaald misbruik van sterken drank;
4. het vertrekken met een schip, dat niet voldoende brandstof aan boord heeft;

gehoord in 's raads openbare zitting van 17 Maart 1911 Wilke van der Schoor de Boer, van beroep gezagvoerder, oud 49 jaar, wonende te Rotterdam, Johannes Bernardus Krielen, van beroep tremmer, oud 26 jaar, wonende te Rotterdam, Arie 't Hart, oud 31 jaar, donkeyman, wonende te Rotterdam, en in 's raads openbare zitting van 24 Maart 1911 Cornelis Egbert Dik, oud 28 jaar, wonende te Rotterdam;

gehoord de voorlezing van de processen-verbaal van verhoor na eedsaflegging door den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district, afgenomen aan:

Adrianus Erkelens, oud 40 jaar, van beroep matroos, wonende te Rotterdam, op 19 November 1910;

Tiemen Ronkes Boonstra, oud 27 jaar, van beroep hofmeester, wonende te Rotterdam, op 19 November 1910;

Adrianus Petrus van der Waarden, oud 37 jaar, van beroep eerste-stuurman, wonende te Rotterdam, op 31 Januari 1911;

Hendrik Kramer, oud 33 jaar, van beroep eerste-machinist, wonende te Rotterdam, op 31 Januari 1911;

Cornelis Margaretus Kersten, oud 21 jaar, van beroep derde-stuurman, wonende te Rotterdam, op 1 April 1911;

Hendrik Lam, oud 32 jaar, van beroep tweede-machinist, wonende te Rotterdam, op 1 April 1911;

Willem Ponsen, oud 55 jaar, van beroep scheepsexpert, wonende te Rotterdam, op 1 April 1911;

gehoord de voorlezing van de brieven door jhr. H. D. W. Hooft, te Rotterdam, op 31 Maart 1911, M. baron van Randwijck, te Rossum, op 2 April 1911 gericht tot den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district, en door C. Goelinga, havenmeester te Schiedam, gericht aan 's raads voorzitter op 25 Maart 1911;

gelet op het verslag door den expert der scheepvaartinspectie, A. Wolkammer, te Rotterdam op 22 November 1910 opgemaakt, betreffende den toestand, waarin de reddingbooten aan boord van het stoomschip *Voorburg* hebben verkeerd;

gelet op het scheepsjournaal en het machinekamerjournaal aan boord van het stoomschip *Voorburg* gehouden, zoomede op het strafregister;

overwegende, dat de pogingen, aangewend om de klagers A. Erkelens, A. van Dijke en T. R. Boonstra, in persoon te hooren hebben gefaald, daar genoemde personen op zee waren op de dagen en uren voor het onderzoek bepaald;

overwegende, dat uit het door den raad ingesteld onderzoek is gebleken, dat de leden der bemanning van het stoomschip *Voorburg*, die zich met bezwaren over het hun verstrekte voedsel tot den raad hebben gewend, zich op de uitreis niet bij den gezagvoerder hebben beklaagd, zich gedurende hun verblijf in verschillende Amerikaansche havens niet tot de consulaire ambtenaren hebben gewend, ten einde hunne grieven kenbaar te maken, en die grieven eerst zijn geuit op de thuisreis, waarna zij door den gezagvoerder op behoorlijke wijze zijn onderzocht, gelijk op 6 October 1910 in het journaal is vermeld;

overwegende, dat de uitkomsten van dat onderzoek de klagers niet hebben bevredigd, anderen daarentegen, waaronder officieren en leden der bemanning, hebben overtuigd, dat het voedsel waarover geklaagd werd goed was, dat echter gebleken is, dat het voedsel wel eens onsmakelijk of minder goed was toebereid, terwijl de erwten en boonen van een vorigen oogst waren, weshalve zij uitsloegen en minder aangenaam in het gebruik waren, welke gebreken door den gezagvoerder zijn erkend en verklaard;

overwegende, dat den raad niet is gebleken van eenige tekortkoming van den gezagvoerder in zijne verplichting de opvarenden behoorlijk voedsel te verschaffen;

overwegende, dat de door den raad gehoorde klagers Krielen en 't Hart verklaard hebben omtrent den toestand der booten gedurende de reis niets te kunnen mededeelen en dat zij de klacht dienaangaande door een gedeelte der bemanning onderteekend, hebben medegeteekend, afgaande op de mededeelingen van Erkelens en van Dijke;

overwegende, dat Erkelens, door den inspecteur voor de scheepvaart te Rotterdam verhoord, geene redenen van wetenschap heeft medegedeeld en van Dijke niet is kunnen worden opgespoord;

overwegende, dat de expert bij de scheepvaartinspectie te Rotterdam, A. Wolkammer, blijkens ambtelijk verslag op 6 Augustus 1910, vóórdat de *Voorburg* de reis naar Amerika aanvaardde, de booten en hare uitrusting in volmaakte orde heeft bevonden en hetzelfde het geval was, toen hij na terugkomst der *Voorburg* te Rotterdam op 15 November 1910 opnieuw een onderzoek instelde, waarbij echter bleek, dat geen hard brood in de daarvoor bestemde trommels aanwezig was, doch dat twee vaten brood bij de hand stonden, dat uit het journaal blijkt, dat de booten op 26 September 1910 te Savannah te water zijn gelaten en in uitstekenden toestand verkeerden, en door den eerste-stuurman A. P. van der Waarden, is verklaard, dat gedurende de reis de booten van het noodige voorzien waren;

overwegende, dat de raad uit het gehouden onderzoek niet den indruk heeft verkregen als zoude iets aan de inrichting en uitrusting der booten hebben ontbroken en het door den gezagvoerder erkende feit, dat de bakboordssloep op reis veel gebezigd werd om er tijdelijk versche groenten in te bewaren, aan de beschikbaarheid dier boot niet heeft geschaad;

overwegende, dat uit het verhoor van Krielen en 't Hart door den raad is gebleken en hunne mededeelingen bevestiging vinden in de verklaring door den eerste-machinist Hendrik Kramer aan den inspecteur voor de scheepvaart te Rotterdam en door den gezagvoerder afgelegd, dat te Hamburg, vanwaar het schip naar Rotterdam vertrok, ongeveer 60 ton kolen is bijgeladen;

overwegende, dat mede gebleken is, dat het schip 20 ton kolen per etmaal verstookt, dat het dus voor eene reis van 36 uren voldoende van brandstof voorzien was en bijlading van kolen ter Vliereede, waar het schip wegens slecht weder

was binnengeloopen, een alleszins te billijken voorzichtigheidsmaatregel was;

overwegende, dat de gezagvoerder Wilke van der Schoor de Boer de aantijging, als zoude hij vaak handelen onder den invloed van sterken drank, valsch heeft genoemd en eene wraakneming van den matroos Erkelens, die hij op de hondenwacht van 21 October 1910 op heeterdaad op diefstal heeft betrapt, van Boonstra den hofmeester, dien hij op 20 October 1910 wegens oneerlijkheid en ongeschiktheid voor zijn werk tot kajuitsbediende heeft teruggesteld, en den donkeyman 't Hart, die wegens brutaliteit herhaaldelijk met inhouding van gage is gestraft, welke straf door den kantonrechter te Rotterdam is gehandhaafd;

overwegende, dat getuige Krielen heeft verklaard gedurende de reis slechts eens met den kapitein te hebben gesproken, dat hij dezen nimmer sterken drank heeft zien gebruiken, doch eens bij een twist van de bemanning met een koopman in snuisterijen te Savannah, waarbij de gezagvoerder bemiddelend optrad, heeft opgemerkt, dat de kapitein onverstaanbare taal sprak — zelf verstaat hij geen Engelsch — terwijl hij ook nog heeft waargenomen, toen de kapitein hem eens in den ziekenboeg opzocht ,,dat hij eigenaardig riekte'';

overwegende, dat getuige 't Hart verklaard heeft den gezagvoerder nimmer te hebben zien drinken, ook nimmer een waggelenden of onzekeren gang bij hem heeft waargenomen, doch meent, dat de gezagvoerder vaak onder den invloed van sterken drank moet zijn, om de wijze waarop hij de bemanning behandelt, als grond voor die gevolgtrekking opgevend, dat de kapitein hem eens te Savannah, toen hij in zijn nabijheid luid liep te fluiten, zou hebben toegevoegd ,,hou je muil dicht'', waarop hij den kapitein zou gevraagd hebben: ,,wie belet mij dit'', wat stuurman van der Waarden aanleiding zou hebben gegeven hem te waarschuwen, niet zoo op te treden, wanneer de kapitein ,,onder den invloed'' was;

overwegende, dat is verklaard door:

A. P. van der Waarden, voornoemd, dat de beschuldiging van drankmisbruik als ten eenenmale onwaar moet worden aangemerkt;

H. Kramer, voornoemd, dat het volk op de hier bedoelde reis zeer lastig was en sommige leden der bemanning niet geschikt voor het werk waren; dat deze omstandigheid den kapitein wel eens in een kwaden luim bracht, maar dat hij dezen nimmer in kennelijken staat van dronkenschap heeft gezien;

C. M. Kersten, voornoemd, dat de gezagvoerder gewoon

was dagelijks een bittertje te drinken, dat hij echter nimmer uit diens gang of wijze van spreken heeft bemerkt, dat hij onder den invloed verkeerde van het gebruik van sterken drank; dat de gezagvoerder niet lastig was, maar verlangde, dat men nauwgezet zijn dienst vervulde;

H. Lam, voornoemd, dat hij den gezagvoerder in of buiten dienst nimmer drank heeft zien gebruiken, nimmer bemerkt heeft, dat deze verkeerde onder den invloed van het gebruik van sterken drank, dat de kapitein hem steeds behoorlijk behandeld heeft, doch zeer stipt stond op plichtsvervulling door zijne ondergeschikten;

alle welke personen de reis naar Savannah en Hamburg vorenbedoeld als officieren hebben medegemaakt;

overwegende, dat C. E. Dik heeft verklaard als stuurman onder kapitein van der Schoor de Boer te hebben gevaren tot voor ongeveer 3 jaar, dat hij gewoonlijk een bittertje gebruikte, doch aan boord of aan den wal nimmer onbekwaam was, dat hij daarvan ook nimmer heeft gehoord en dat hij ook niet bemerkt heeft, dat de kapitein lastig was;

overwegende, dat van C. Goslinga, voornoemd, bericht is ingekomen, dat hij van 1903 tot 1907 als stuurman onder kapitein W. van der Schoor de Boer heeft gevaren en nimmer heeft opgemerkt, dat hij onder den invloed verkeerde van sterken drank;

overwegende, dat jhr. H. W. D. Hooft en baron van Randwijck den raad bericht hebben doen toekomen, dat zij in 1910 met het stoomschip *Voorburg* gereisd hebben, dagelijks in gezelschap verkeerden van kapitein van der Schoor de Boer en deze zich in alle opzichten naar behooren gedroeg en nimmer misbruik maakte van sterken drank;

overwegende, dat W. Ponsen, scheepsexpert, wonende te Rotterdam, verklaard heeft in 1907 van Rotterdam naar Savannah te zijn gereisd met de *Voorburg* onder bevel van kapitein W. van der Schoor de Boer, dat deze aldaar achter bleef als agent der reederij en hij het bevel overnam, dat hij sedert herhaaldelijk met de *Voorburg* te Savannah was en kapitein W. van der Schoor de Boer ontmoette, en dat deze zoolang als hij hem als agent of gezagvoerder heeft gekend, nooit anders dan zeer matig gebruik maakte van sterken drank;

overwegende, dat de consul-generaal der Nederlanden te Londen aan 's raads voorzitter heeft doen toekomen een afschrift van een door hem ontvangen schrijven van E. L. Downing, consul der Nederlanden te Cardiff, die, van eerst-

genoemden vernomen vernomen hebbende dat voor den Raad voor de Scheepvaart een aanklacht tegen kapitein van der Schoor de Boer aanhangig was ter zake van drankmisbruik, naar aanleiding daarvan schreef: ,,Van den gezagvoerder van de *Voorburg* heb ik een zeer gunstigen indruk. Hij scheen mij een zeer vertrouwbaar en kundig man en bij de gelegenheden, dat ik hem ontmoette, was er volstrekt niets dat er op wees, dat hij zich te buiten ging aan sterken drank. Het is waarlijk niet voor het eerst, dat ik hem gezien heb; mijne meening omtrent hem is steeds hetzelfde geweest'';

overwegende, dat uit het journaal blijkt, dat T. R. Boonstra van hofmeester is teruggesteld tot kajuitsbediende, doch het door Erkelens gepleegde feit niet daarin is vermeld, waarvoor de gezagvoerder als reden heeft opgegeven, dat hij den stuurman van Gijn, die erkend had met Erkelens gemeene zaak te hebben gemaakt, verlangde te sparen, terwijl uit het strafregister blijkt, dat A. 't Hart op 31 September 1910 en 4 October 1910 is gestraft met 4 dagen en 7 dagen verbeurte van gage, welke straffen op 15 November 1910 door den kantonrechter te Rotterdam zijn gehandhaafd;

overwegende, dat de raad van oordeel is, dat de vernomen getuigen en de kennisneming der hem overgelegde bescheiden voldoende zijn voor het vestigen zijner overtuiging;

uitspraak doende,

verklaart bewezen, dat op de thuisreis van het stoomschip *Voorburg* van Savannah over Bremen en Hamburg naar Rotterdam (30 September tot 12 November 1910) de erwten en boonen beschimmeld, minder smakelijk doch niet oneetbaar waren, dat de bemanning over het haar verstrekte voedsel overigens geene reden tot klagen had, en dat de gezagvoerder gedaan heeft wat in zijn vermogen was om voor behoorlijke voeding te zorgen;

verklaart ongegrond de klacht als zoude de uitrusting en dadelijke bruikbaarheid der sloepen gedurende de reis te wenschen hebben overgelaten, en evenzeer de klacht, als zoude het schip met onvoldoende brandstof van Hamburg vertrokken zijn;

verklaart zonder eenigen grond en mitsdien valsch de beschuldiging als zoude Wilke van der Schoor de Boer, oud-gezagvoerder van het stoomschip *Voorburg*, oud 49 jaar, wonende te Rotterdam aan het Heemraadplein n°. 2, ,,zoowel op zee als binnenslands of vertrek van eene haven herhaaldelijk verkeerd hebben onder den invloed van sterken drank'', jegens hem ingebracht bij den Raad voor de Scheepvaart, bij

schrijven van 15 November 1910 door A. Erkelens, matroos, A. van Dijke, matroos, T. R. Boonstra, hofmeester, J. B. Krielen, tremmer, en A. 't Hart, donkeyman.

Aldus gedaan op 14 April 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, L. Roosenburg, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; E. Deddes, buitengewoon lid; H. de Jongh, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 14 April 1911.

(*get.*) Th. B. Pleyte.
,, W. Allirol.
,, L. Roosenburg.
,, H. C. Haacke.
,, C. L. J. Kotting.
,, H. de Jongh.
,, E. Deddes.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift,
C. Henny.

Nº. 38.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende de aanvaring op 18 Juli 1910 op de Elbe tusschen het Nederlandsche stoomschip *Gelderland* en het Engelsche stoomschip *Cito*.

Het Nederlandsche stoomschip *Gelderland*, onderscheidingssein N.S.W.H., toebehoorende aan de Stoomvaart Maatschappij Nederlandsche Lloyd, thuis behoorende te Rotterdam, in 1900 door de Blyth Shipbuilding Cy. te Blyth gebouwd, gevoerd door den gezagvoerder J. P. Piscaer, is op 17 Juli 1910 op de Elbe in aanvaring geweest met het Engelsche stoomschip *Cito*, onderscheidingssein R.J.C.S., toebehoorende aan Wilsons and North Eastern Railway Shipping Cy. Ld., door Earle & Co. te Hull in 1899 gebouwd, gevoerd door den gezagvoerder C. Butlin.

Op 20 Juli 1910 is door de opvarenden der *Gelderland* voor den vice-consul der Nederlanden te Hamburg eene scheepsverklaring afgelegd, welke het volgende overzicht van het ongeval bevat:

,,Wij vertrokken 14 Juli 1910 op reis van Newcastle naar Hamburg ten 9 uur n.m. van Jarrow, waren om 10 uur n.m. buiten de pieren en zetten koers naar de Elbe. Kregen 16 Juli 1910 te 1.30 n.m. een loods aan boord bij het L.S. *Norderney*, passeerden te 5 n.m. het L.S. *Elbe I*, te 8.5 n.m. Cuxhaven; te 8.30 n.m. zetten we de lantarens uit en de uitkijk op de bak, verwisselden om 9.40 n.m. bij Brunsbüttel van loods en stoomden verder de Elbe op. Kregen ongeveer te 10 n.m. ebstroom. Heldere lucht met lichte oostelijke bries. 17 Juli 1910. Passeerden bij Lühe meerdere kleine vaartuigen, stoomden afwisselend langzaam, halve en volle kracht onder loodsaanwijzing, totdat wij boven de kruiston de vuren van Billerbeck en Tinedahl in een peilden, veranderden dan van koers totdat we Lühe-vuren in een peilden en hielden deze recht achteruit. Bij Wigerssteiger zagen we twee kleine tegenkomende zeilvaartuigen in het zuidelijke

vaarwater, aan S.B.zijde en een tegenliggend stoomschip recht vooruit, met toplicht en beide zijdelichten, stoomden daarvoor halve kracht en peilden bij het passeeren van Tinedahl Lühe-vuren recht achteruit, in ééne lijn, gaven een korten stoot op de fluit en kregen antwoord van het tegenliggend stoomschip, met een korten stoot, waarop wij nog een korten stoot gaven ten teeken, dat het sein begrepen was, hadden bij den eersten stoot het roer S.B. gelegd, waardoor ons schip S.B. uitweek. Daar bovengenoemde zeilvaartuigen aan den zuidelijken kant van het vaarwater waren, konden wij niet verder naar den zuidkant. Nadat het tegenliggend stoomschip een korten stoot had gegeven en ons op korten afstand was genaderd, zagen we, dat het naar B.B. uitweek en zijn groene vuur toonde, hoorden daarop drie korte stooten, waarop wij de machine op volle kracht achteruit zetten en drie korte stooten gaven, waarop de aanvaring direct plaats had. Vóór de aanvaring stoomden we reeds 5 minuten halve kracht vooruit. De aanvaring had plaats met onzen S.B.boeg en met de S.B.zijde achter de midscheeps van het tegenliggend stoomschip, waardoor beide schepen een hevigen schok kregen en onze boeg zwaar beschadigd werd. Daar onze machine volle kracht achteruitwerkte, draaide het schip S.B. rond, praaiden we het stoomschip, waarmede de aanvaring had plaats gehad en dat inmiddels aan de zuidzijde aan den grond was geloopen, doch kregen geen antwoord en vernamen, nadat het schip weder gedraaid was, dat het het stoomschip *Cito* van Hull was.

Bij onderzoek bleek, dat er twee groote gaten in S.B.boeg waren, waarvan een op de waterlijn en het andere circa 5 voet daarboven, dat het schip water maakte in voorpiek en voorruim en dat S.B.-anker ingedrukt was. Zetten direct de pomp op de voorpiek en het voorruim, peilden gedurig de vullings en bevonden, dat we het schip lens konden houden en lieten de achterpiek oploopen om het gat meer boven water te krijgen.

Stoomden langzaam op naar Hamburg, kregen ten 4 v.m. een havenloods aan boord en meerden ten 4.30 v.m. met behulp van eene sleepboot in de kolenhaven van Hamburg.

De aanvaring had plaats te 2 uur v.m. en de voorgeschreven lichten brandden alle goed.''

Op 9 Augustus 1910 is door den inspecteur voor de scheepvaart te Rotterdam een voorloopig onderzoek ingesteld, waarna eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op het voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, gedag-

teekend 11 Augustus 1910, op 15 Augustus tot een onderzoek besloot.

In 's raads openbare zitting van 8 November 1910 is den gezagvoerder J. P. Piscaer een verhoor afgenomen en is voorlezing gedaan van de verklaringen door den stuurman Willem Roelfsema, den 2de-machinist Arie Kok, den matroos Jan Leseman en den matroos Antonius Chabot voor den inspecteur voor de scheepvaart afgelegd.

Alle getuigen waren eenstemming van oordeel, dat men een tegenliggend schip vooruit heeft waargenomen, welks boord- en toplichten helder brandden, dat beide schepen het stuurboordssein hebben gegeven, dat de *Gelderland* zoo ver naar stuurboord, naar den Zuidelijken oever van de rivier is gegaan als zij met het oog op daar waargenomen schepen gaan kon, doch dat de *Cito*, hoewel een stoot op de fluit gegeven hebbende, bakboord uitging en groen liet zien, daarop drie stooten hooren deed, de *Gelderland* aanvoer en aan den grond raakte.

De raad verlangde te vernemen, wat de oorzaak was van de houding der *Cito*, en hetgeen door de bemanning der *Gelderland* is medegedeeld te toetsen aan de verklaringen van de manschap der *Cito*, doch de Britsche Overheid, noch de reederij verlangden afschrift te verstrekken van scheepsverklaring of beëedigde verklaringen in Engeland opgemaakt.

's Raads onderzoek kon daarom niet volledig zijn.

Voor zoover hij heeft kunnen nagaan, kan den gezagvoerder van de *Gelderland* geen blaam treffen, doch handelde de *Cito* in tegenovergestelden zin van haar fluitsein en veroorzaakte daardoor de aanvaring.

Aldus gedaan op 15 April 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter, W. Allirol, L. Roosenburg, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden, in tegenwoordigheid van 's raads plaatsvervangend secretaris mr. C. Henny, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare vergadering van 15 April 1911.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, L. ROOSENBURG.
,, H. C. HAACKE.
,, C. L. J. KOTTING.
,, C. HENNY.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Zondag 30 April en Maandag 1 Mei 1911, n°. 101.

N°. 39.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende het ongeval op 18 Februari 1911 overkomen aan het stoomschip *Prinses Juliana*, onderscheidingssein P.Q.R.C.

Het stoomschip *Prinses Juliana* is in 1910 op de werf van E. Smit en Zoon te Hoogezand gebouwd voor rekening van J. Albers en P. Bul, en vertrok in de eerste dagen van Juli 1910 voor het eerst met den eigenaar Jacob Albers als gezagvoerder naar zee, nadat het een zeebrief met het onderscheidingssein P.Q.R.C. en een bewijs van zeewaardigheid had ontvangen.

De gezagvoerder, oud 43 jaren, was in het bezit van een dienstdiploma voor de groote zeilvaart en van eene bijzondere vergunning om als gezagvoerder op de kleine stoomvaart te varen, nadat hij gedurende 15 maanden als gezagvoerder op het stoomscheepje *Rensina* had gevaren.

De mede-eigenaar Pieter Bul, oud 58 jaren, was ruim 50 jaren varende, waarvan 30 jaren als schipper in de kleine vaart; hij maakt gewoonlijk de reizen der *Prinses Juliana* mede, nu eens als passagier, dan eens gemonsterd als tweede-stuurman, maar inderdaad met den gezagvoerder te zamen de leiding hebbende aan boord, wacht doende en scheepsbezigheden verrichtende.

Beide eigenaren hebben een zoon aan boord; de 15-jarige Klaas Albers doet dienst als kok, de 21-jarige Hendrik Bul vaart als stuurman. Laatstgenoemde is één jaar ter zeevaartschool te Groningen geweest, maar heeft niet het voornemen een examen af te leggen.

Gezagvoerder noch stuurman blijken te weten, wat onder een vierstreekspeiling is te verstaan.

Voorts is een 18-jarige matroos aan boord en een tweetal ongediplomeerde machinedrijvers.

Volgens den gezagvoerder loopt het schip bij volle vaart, als wanneer de machine 180 omwentelingen maakt, 7 zeemijlen per uur. Het schip meet bruto 190, netto 98 R.T.

Wat de uitrusting met hulpmiddelen voor de navigatie aangaat, dient vermeld, dat men ruim voorzien is van overzeilers (blue backs) en grootbestekkaarten van kusten en havens die worden aangedaan.

Zeilaanwijzingen zijn niet aan boord, doch wel de almanak van Schuttevaer. Er zijn twee kompassen: een standaardkompas boven op het stuurhuis en een vloeistof-kompas op de brug als stuurkompas. Men bezit geen peiltoestel.

Een Walkerspatentlog dient ter bepaling der verheid. Twee handlooden zijn aan boord.

In het journaal worden alleen de gestuurde koers en de behouden koers aangeteekend; het blijkt er niet op ingericht om op elke wacht koers en verheid, kracht en richting van den wind, variatie en deviatie van het kompas, warmtegraad, luchtdruk en weersgesteldheid te vermelden, kortom het is niet overeenkomstig het van Staatswege vastgesteld model ingericht.

De *Prinses Juliana* werd op 14 en 15 Februari te Hamburg beladen met 200 Eng. tons salpeter, bestemd voor Anclamm in Pommeren en had 20 tons kolen ingenomen.

Op Woensdag 15 Februari des avonds te ongeveer half twaalf is men te Brünsbüttel, 's anderen daags 's middags te half drie te Holtenau aangekomen. Op beide dagen stormde het uit het Zuidwesten en met stormweder werd de reis voortgezet en de koers gesteld naar het vuur van Wester-Markelsdorff d.i. op oost p. k. Men liep het Bulklichtschip voorbij en had het vuur van Wester-Markelsdorff te 7½ uur, dat van Marienleuchte te 8½ uur in het zuiden. De afstand dier vuren is niet door peiling bepaald.

Om het slechte weder besloot men om de Zuid te gaan, de Mecklenburger bocht in te sturen op de Buk Spitze aan en dan in peiling van de kust de reis te vervolgen naar Darsser Ort. Te 9½ uur liep men Staberhoek voorbij, maar kreeg Z. voorliggende zooveel water over, dat het raadzamer scheen terug te keeren en onder den wal van Fehmarn beschutting te zoeken. Men kwam te 10½ uur N. O. van Fehmarn onder de kust ten anker.

Op Vrijdag 17 Februari schoot de wind uit naar het N. W., waarom men anker opging, Staberhoek rondde, en in de bocht van Burgstaken aan de zuidkust van Fehmarn voor anker ging.

Des Zaterdagmorgens was de wind gaan liggen en weder naar het Z. W. geloopen. Te 6½ uur ging men anker op, rondde Staberhoek en besloot, toen men dit achteruit had, koers te zetten langs het Gjedser-rif-vuurschip naar Darsser Ort. Er viel voortdurend motregen en het was heiig, zoodat het gezicht beperkt was.

De koers werd gesteld op O. t. Z. p. k.

In die koers liep men volle kracht vooruit tot ongeveer half twaalf. De log was niet uit, omdat men vreesde, dat die van het vele zeewier onklaar zou worden. Men schatte de vaart op 7 mijlen en Albers sr. en Bul sr. begaven zich toen naar beneden om de gegiste plaats in de kaart te zetten; de koers was echter eerst op O. t. N. gesteld.

Het was toen dik van mist en er was niets te zien.

Vermelding verdient, dat er niet aan gedacht is door looding de plaats van het schip nader te bepalen.

Op de brug waren Albers jr. en Bul jr., de eerste belast met den uitkijk, de tweede met het sturen.

Eensklaps riep Klaas Albers: ,,Land vooruit!''

Hendrik Bul telegrapheerde onmiddellijk naar de machinekamer ,,volle kracht achteruit'', maar het schip sloeg met den kop naar stuurboord, raakte den grond en zat weldra vast.

Alle pogingen om het met eigen middelen weder vlot te brengen, faalden, daar wind en zee hand over hand toenamen. Den volgenden dag, Zondag 19 Februari, bleef de storm doorwoeden, maar de schipper vond geene aanleiding de aangeboden hulp van de reddingboot aan te nemen en het schip te verlaten.

Nadat een gedeelte der lading was gelost, gelukte het op Zondag 26 Februari aan de sleepbooten *Friedrichshafen* en *Rügen* de *Prinses Juliana* in vlot water te brengen. Op Dinsdag 28 Februari werd zij door de *Rügen* te Stralsund binnengesleept.

Door den inspecteur voor de scheepvaart in het derde district is op 27 Maart een verhoor afgenomen aan Jacob Albers, kapitein, Hendrik Bul, stuurman, Jan Betlehem, machinist, Geert Frederik van der Laan, matroos, en Klaas Albers, kok.

Op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart,

gedagteekend 28 Maart 1911, besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 29 Maart een onderzoek naar het ongeval in te stellen, hetwelk op 4 April 1911 in 's raads openbare zitting is aangevangen en beëindigd.

De raad nam kennis van het aan boord gehouden journaal, van stuurtafel en monsterrol, van de verklaringen door Betlehem, van der Laan en Klaas Albers voor den inspecteur voor de scheepvaart afgelegd, en hoorde als getuigen de personen van Jacob Albers, gezagvoerder, Pieter Bul, mede-eigenaar en opvarende, en Hendrik Bul, stuurman.

Aan die bescheiden en verklaringen is vorenstaand verslag der scheepsramp ontleend.

De raad heeft, nadat den gezagvoerder verschillende vragen waren gesteld, besloten, dat het onderzoek ook zou loopen over de vraag, of de ramp veroorzaakt was door des gezagvoerders ongeschiktheid, dan wel door zijne daad of nalatigheid.

De gezagvoerder verklaarde desgevraagd geene zeilaanwijzingen aan boord te hebben, dat hij die in de Engelsche taal gesteld niet verstond, maar dat hij de Duitsche taal wel kon lezen. Hij zag het nut van het lezen daarvan echter niet in, daar hij reeds zoo vaak de Oostzeekust van Pruissen bevaren heeft.

Hoewel het hem bekend was, dat het zeewier in de Fehmarnbelt en de Mecklenburger Bocht het loggen met den patentlog bezwaarlijk maakt, heeft hij over het medenemen van een handlog niet gedacht; daar hij de vaart van zijn schip kent, vond hij dat ook niet noodig.

Daar z. i. alle stroomen in de Oostzee, windstroomen zijn, heeft hij, daar er slechts eene handige koelte uit het Z. W. stond, het niet noodig geacht bij het stellen van den koers van Staberhoek naar Darsser Ort met den stroom rekening te houden.

En het gebruik van het lood mocht ook overbodig heeten. Koers en vaart van het schip waren immers bekend, en gegeven den tijd, dien men stoomende was geweest, meende hij nauwkeurig de standplaats van het schip op een gegeven tijdstip te kunnen bepalen.

Den schipper is te verstaan gegeven, dat, wanneer hij alvorens de reis te aanvaarden, zich behoorlijk rekenschap had gegeven van hetgeen noodig was, om zijn schip veilig over zee te brengen, hij in de Duitsche zeilaanwijzing een goeden raad had kunnen vinden, die, opgevolgd zijnde, het schip

4

buiten het gevaar van stranding had gehouden. In de Engelsche zeilaanwijzing, die hetzelfde inhoudt, wordt gezegd:

,,Gaande in Z. O.-richting van Fehmarn-belt moet bij dik en mistig weder het lood voortdurend gebruikt worden, daar bij storm uit de richting van Z. W. tot N. O. de stroom om de Z. O. bij wijlen eene snelheid van 5' bereikt en het schip kans loopt bij Wüstrow op de Mecklenburgsche kust te loopen.

Een schip moet, als de plaats waar het zich bevindt niet met volkomen zekerheid te bepalen is, trachten diepten van meer dan 10 vadem aan te looden. Deze worden, uitgezonderd iets ten Z. W. van Gjedser-lichtschip, overal aangetroffen en geven leiding door Kadet Rinne. Eene looding van 8½ vadem wijst op de nabijheid van de Mecklenburgsche kust.

Het schip blijkt niet ver van Wüstrow te zijn gestrand.

Op diepten van minder dan 10 vadem wordt hoofdzakelijk zand aangelood, op grooter diepten modder en slijk; dit ware eene aanwijzing geweest voor den gezagvoerder de grondsoort van den zeebodem nauwkeurig waar te nemen.

Het is den raad opgevallen, dat aan boord van het stoomschip *Prinses Juliana* aan de plaatsbepaling op zee niet de waarde wordt gehecht, die zij verdient en dat men meer afgaat op herinnering en gissing dan op waarneming en berekening.

In het onderwerpelijk geval werd de vaart van het schip gegist, de invloed van stroom en wind gegist en het aangewezen middel om de juistheid van de gissing althans eenigermate te toetsen, nl. looding, niet aangewend.

Waar de gegiste verheid te 11.30 28 zeemijlen bedroeg en Gjedser-rif-vuurschip op 31 zeemijlen afstands van Staberhoek is gelegen, had het lood moeten zijn geworpen. Het behoud van volle vaart bij dikken mist is mede zeer bedenkelijk.

Het ongeval moet worden geweten aan het feit, dat bij het koers stellen van Staberhoek naar Darsser Ort geene rekening is gehouden met den stroom en door verzuim om het lood te gebruiken de nadering van de Mecklenburgsche kust niet is verkend.

Men heeft zich tevreden gesteld met gissen, waar waarnemen geboden was.

Het verzuim om het lood te bezigen acht de raad met het oog op de geringe mate van kennis, wat betreft de plaats waar men zich bevond, hoogst ernstig, en hij past ter zake daarvan op den gezagvoerder Jacob Albers, oud 43 jaar, wonende te Groningen, de straf van berisping toe.

Aldus gedaan door de heeren mr. Th. B. Pleyte, W. Allirol, L. Roosenburg, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; G. H. Bakker, J. Mooi, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare vergadering van 7 April 1911.

(get.) Th. B. Pleyte.
,, W. Allirol.
,, L. Roosenburg.
,, H. C. Haacke.
,, C. L. J. Kotting.
,, G. H. Bakker.
,, J. Mooi.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Zondag 30 April en Maandag 1 Mei 1911, n°. 101.

N°. 40.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende het ongeval op 24 Maart 1911 overkomen aan het loggerschip *De Vrouw Dirkje* SCH. 173.

Verschillende reeders van visschersvaartuigen te Scheveningen, die aan de Maas geene pakhuizen of werven hebben, hebben de gewoonte hunne loggers en bommen na het einde van de haringteelt gedurende den winter te Vlaardingen of te Maassluis op te leggen, daar de visschershaven te Scheveningen onvoldoende ruimte biedt voor alle daar thuis behoorende vaartuigen. De inventaris wordt dan per schuit naar Scheveningen vervoerd, en in het voorjaar worden de visschersvaartuigen van de Maas naar Scheveningen gesleept, om daar te hellingen en voor de visscherij weder in gereedheid te worden gebracht.

Het zoogenaamde ,,rondsleepen'' geschiedt veelal door de sleepbooten der Sleepdienst L. Smit & Co., die te Scheveningen een vertegenwoordiger heeft.

Op bericht van den reeder aan den vertegenwoordiger van den sleepdienst, dat hij zijne schepen te Scheveningen verlangt te hebben, wordt telephonisch overleg gepleegd door den vertegenwoordiger te Scheveningen met dien te Maassluis, dag en uur van vertrek wordt vastgesteld en de schipper van het visschersvaartuig begeeft zich met een of meer mannen naar de Maas om het schip op den sleeptocht te besturen.

De Vrouw Dirkje SCH. 173, eigenaar Johannes Pronk, was op 5 December 1910 opgelegd te Vlaardingen en zou op 24 Maart 1911 door de sleepboot *Rotterdam* van L. Smit & Co.'s Sleepdienst naar Scheveningen worden gebracht, te gelijk met de bom *Scheveningen* SCH. 28, reeder Albert de Jong, schipper Klaas den Dulk, en de bom *Johannes en*

Simon SCH. 74, schipper Arie Roeleveld, reeder Johannes Pronk.

Aan boord van den logger bevonden zich geene zeilen, wel ankers, doch geene trossen of kettingen. De boot lag omgekeerd aan dek. De reddingmiddelen waren met de zeilen en de vleet te Scheveningen in het pakhuis. De donkeyketel was onttakeld. De pompen waren in orde, maar de pompstokken lagen in het ruim, evenzoo de riemen van de boot. In het ruim bevonden zich nog een paar honderd ledige haringvaten, ongeveer 70 tonnen zout, terwijl ook nog eene rest steenkolen van het vorig jaar aan boord was. De bemanning van de sleepboot bestond uit: kapitein, stuurman, twee matrozen, twee machinedrijvers en een stoker.

Op 24 Maart des middags te ongeveer drie uur waren de sleeptrossen aan de te sleepen vaartuigen vastgemaakt, één tros op elk vaartuig; *De Vrouw Dirkje* lag op ongeveer 50 meter, de *Johannes en Simon* op 15 meter daarachter en de *Scheveningen* op weder 15 meter achter het vorige schip. Zoo vertrok men van Vlaardingen.

Ter hoogte van de Poortershaven bij dukdalf n°. 4 lag een baggermolen in het vaarwater, met een anker voor, een anker achter en een anker aan iedere zijde.

Opdat de sleeptrossen niet onklaar zouden worden van de ankers, gaf schipper Leendert Roedolf van de *Rotterdam* order iets om de Zuid te sturen; hetgeen ook gedaan werd.

Aan boord van den logger *De Vrouw Dirkje* bevond zich haar schipper Jacob Gielbert en de stuurmansmaat Maarten de Graaf, doch zij zaten beneden koffie te drinken en hadden het roer in de midscheeps vastgezet. Gevolg was, dat de logger, toen de sleepboot iets naar den zuidwal liep, niet vrij stuurde, maar tegen de dukdalf aanbonsde.

Toen kwamen Gielbert en de Graaf aan dek. De eerste boog zich over de reeling, zag even boven de waterlijn een splinter uitsteken, achtte zich voldoende gerustgesteld en ging weder koffiedrinken. Te 5 uur ongeveer was de sleep in zee. Er stond eene matige koelte uit het N. N. O., de zee was eenigszins onstuimig. Men kwam te 9 uur vóór Scheveningen, waar de sleepbooten uit de haven moesten komen om den sleep over te nemen. Deze hebben echter 28 d.M. water noodig om te varen en het sein wees 20 d.M. aan.

Te 9.45 zou het hoogwater zijn, en de kapitein van de sleepboot besloot dit af te wachten. Toen wees het sein echter op 22 d.M. Daar de visschersvaartuigen niet binnen konden worden gebracht, werd te 10 uur de terugtocht naar den Nieuwen Waterweg aanvaard.

Schipper Gielbert bemerkte nu al ras, dat er water in zijn schip kwam. Peilkokers zijn niet aanwezig en hij besloot te gaan pompen. De pompstokken bleken zoek en zoo goed en zoo kwaad als het ging, werden de zuigers door den schipper met de hand bewogen, terwijl de stuurmansmaat op den zoek ging naar de pompstokken.

Deze werden gevonden, maar bleken gebroken. Men trachtte zich te behelpen met de stukken, maar zonder veel gevolg. Er is zelfs niet aan gedacht naar het lek te zoeken, laat staan dit met behulp van de mannen van de andere vaartuigen te voorzien. Het water wies steeds en stond weldra op den vloer der kajuit Toen riep de schipper den kapitein van de sleepboot aan, dat hij zoo snel mogelijk zou stoomen, daar *De Vrouw Dirkje* lek bleek. Inderdaad is de vaart van de sleepboot vergroot, doch schipper Gielbert vreesde, dat men den Waterweg niet zou halen en liet de sleeptros slippen.

Weldra stond het water tot aan het dek van den logger. Met groote krachtsinspanning werd door Gielbert en de Graaf de boot te water gebracht, de riemen dreven ergens in het ruim rond en waren niet te bereiken; men nam daarom een paar planken mede, een om eenigszins te kunnen sturen en een om die als zeil te gebruiken, en de mannen begaven zich in de boot, de roode lantaarn medenemende. Men zag de sleepboot rondstoomen en riep haar aan, dat zij nader zou komen. De roode lantaarn viel echter om en men kon de aandacht niet meer trekken. Wegloopende voor de zee, is de boot ter hoogte van Ter Heide op het strand geloopen, de landing was bezwaarlijk maar gelukte ten slotte en te twee uur ongeveer begonnen de schipbreukelingen naar Scheveningen te wandelen, waar zij des morgens tegen half zes aankwamen.

De logger is des anderen daags te ongeveer 10 uur bij 's Gravenzande gestrand en uit elkaar geslagen.

Door den inspecteur voor de scheepvaart in het vierde district is onmiddellijk een voorloopig onderzoek naar de hiervoren omschreven scheepsramp ingesteld. Bij zijn onderzoek van het wrak van *De Vrouw Dirkje* bleek, dat 5,75 M. uit den voorsteven in den vierden gang onder de berghoutgang, ongeveer 1,5 M. beneden den bovenkant van de bovenste berghoutgang en ongeveer 0,45 M. boven de waterlijn een gat was van 0,20 M. bij 0,25 M. in het lucht tusschen de inhouten; de luchten waren 0,25 M. De huidgang was ter plaatse 0,25 M. breed. Boven het gat stak een splinter uit van 5 c.M. lengte. Over de reeling heenziende, was het gat niet te zien. Op 27 Maart werden door genoemden inspecteur

de schipper Jacob Gielbert, de stuurmansmaat Maarten de Graaf en de reeder Johannes Pronk verhoord, op 29 Maart Cornelis Jacobus Stal, vertegenwoordiger van den sleepdienst te Maassluis, en Leendert Roedolf, kapitein van de sleepboot.

Naar aanleiding van een voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, gedagteekend 31 Maart 1911, besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 4 April 1911 een onderzoek in te stellen, dat op 10 April werd aangevangen en beëindigd.

De raad hoorde als getuigen de personen van Jacob Gielbert en Leendert Roedolf, voornoemd, en nam kennis van de verklaringen door de Graaf en Stal voor den inspecteur afgelegd. Daaraan is de toedracht der zaak ontleend, zooals zij hierboven is wedergegeven.

Aan schipper Gielbert is te verstaan gegeven, dat 's raads onderzoek zich ook zoude uitstrekken tot de vraag, of het ongeval aan zijne daad of nalatigheid moest worden toegeschreven.

De schipper heeft er bij zijn verhoor den nadruk opgelegd, dat het gewoonte is, dat schepen die rondgesleept worden, gesleept worden in den toestand waarin zij worden opgelegd. Het is hem wel overkomen, dat hij geheel alleen aan boord van het gesleepte schip was. Om niet voor lastig aangezien te worden, of den reeder te ontstemmen, gaat men niet eerst vragen om verschillende uitrustingsstukken, een zeiltje, reddingvesten enz.

Hij geeft toe nalatig te zijn geweest door zich niet beter van de op de Maas beloopen averij te vergewissen; hij had echter geen flauw vermoeden, dat de gevolgen van de aanvaring ernstig waren.

Leendert Roedolf verklaarde de aanvaring gezien te hebben en ook den splinter te hebben zien uitsteken; hij dacht, dat er geen ernstige schade was, omdat schipper Gielbert, na buitenboord naar den splinter gekeken te hebben, weder naar beneden is gegaan.

Toen hem, des avonds terugstoomende van Scheveningen, werd toegeroepen, dat de logger lek was, is hij volle kracht gaan stoomen. Te 12.15 riep men, dat de logger zinkende was. Stoppen kon hij niet, wilde hij de schroef van zijn schip niet onklaar maken van de sleeptrossen. Hij riep: ,,houd er recht achter, ik zal eene lijn vieren''. Inderdaad is er ook eene lijn gevierd met eene ladder er aan, maar deze raakte onklaar van de sleeptrossen. Hij gelastte den stuurman de boot te strijken, maar deze had daarnaar geen ooren. Om de boot over het breede berghout heen te krijgen was dan ook

een moeilijk werk, en hoe zou de bemanning der boot weder aan boord terugkomen.

Hij meende nu de sleeptros langzaam te vieren en *De Vrouw Dirkje* op denzelfden afstand van de sleepboot te brengen als eene der bommen, opdat de opvarenden op de bom zouden kunnen overgaan, maar bevond, dat de tros op den logger losgegooid was. Driemaal heeft hij rondgestoomd, maar door het zware weder kon hij niet dicht bij den logger komen. Hij heeft hooren roepen ,,help ons'', maar kon niet uitmaken van waar het geluid kwam. Hij heeft eenigen tijd later de loodsstoomboot gepraaid en het gebeurde medegedeeld. Ook aan den Hoek van Holland heeft hij de sleepboot *Valk* gewaarschuwd.

De raad is van oordeel, dat het vergaan van den vischlogger *De Vrouw Dirkje* SCH. 173 te wijten is aan de nalatigheid van den schipper Jacob Gielbert.

Verdient het in het algemeen geene aanbeveling, dat aan boord van een gesleept wordend schip het roer wordt vastgezet en niemand daarbij blijft om zoo noodig te sturen, en vooral niet wanneer eene sleepboot meer dan één schip op sleeptouw heeft, wanneer dat sleepen geschiedt op een betrekkelijk nauw vaarwater als den Nieuwen Waterweg van Rotterdam naar zee, is het vastzetten van het roer en het wegloopen van den roerganger van zijn post onverdedigbaar.

Schipper Jacob Gielbert, die nauwelijks van Vlaardingen was vertrokken, had in de kajuit niets te maken; zijne plaats was op het dek bij het roer.

Verzuim van sturen bracht den logger in aanvaring met dukdalf n°. 4.

Deze aanvaring bleek niet voldoende om des schippers verantwoordelijksgevoel op te wekken; hij heeft zich de kleine moeite niet getroost om zoo binnen- als buitenboord de gevolgen der aanvaring op te nemen; het koffiedrinken kwam hem gewichtiger voor.

Ware de gemaakte averij opgenomen, zij ware met geringe moeite te herstellen geweest; desnoods ware *De Vrouw Dirkje* op de Maas achtergebleven. Zes uren lang heeft het water gelegenheid gehad in het schip te dringen vóórdat de schipper eenige maatregelen genomen heeft om het te keeren.

Aan de grove achteloosheid van Jacob Gielbert is de aanvaring te wijten, aan zijn algeheel gemis van zorg van het hem toevertrouwde schip het volloopen daarvan, wat de opvarenden tot het verlaten van het schip heeft genoopt en hen in levensgevaar heeft gebracht.

Ter zake dezer nalatigheid straft de raad Jacob Gielbert,

oud 39 jaar, schipper op visschersvaartuigen, wonende te Scheveningen aan de Ankerstraat n°. 57, met ontneming van de bevoegdheid als zoodanig op een Nederlandsch zeevisschersvaartuig dienst te doen voor den tijd van 9 maanden.

De raad is van oordeel, dat het „rondsleepen" van visschersvaartuigen van de Maas naar Scheveningen op de wijze, waarop dit gewoonlijk geschiedt, niet kan worden toegelaten.

De bemanning en de uitrusting van het schip dient zoodanig te zijn, dat, wanneer, om welke reden dan ook, het verband met de sleepboot is verbroken, niet aanstonds groot gevaar ontsta voor het schip en de opvarenden.

Er behoorden ten minste 3 man aan boord te zijn.

Het anker behoort te kunnen worden gepresenteerd.

De pompen dienen bruikbaar te zijn.

De boot met haren inventaris dient voor onmiddellijk gebruik gereed te zijn.

Reddingboeien en zwemvesten moeten aan boord zijn.

De schippers der zeevisschersvaartuigen hebben te bedenken, dat zij aansprakelijk zijn voor de goede uitrusting van het schip, dat over zee gesleept wordt.

Aldus gedaan op 10 April 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; W. Bakker, plaatsvervangend lid; J. G. T. Broekmeijer, G. Z. Jol, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare vergadering van 15 April 1911.

(get.) TH. B. PLEYTE.
„ W. ALLIROL.
„ H. C. HAACKE.
„ C. L. J. KOTTING.
„ BROEKMEIJER.
„ G. Z. JOL.
„ RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:

RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Dinsdag 2 Mei 1911, n°. 102.

N°. 41.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende het ongeval op 25 Maart 1911 overkomen aan het stoomschip *Ophir*.

Het stoomschip *Ophir*, toebehoorende aan de naamlooze vennootschap Rotterdamsche Lloyd, gevestigd te Rotterdam, onderscheidingssein P.N.L.C., voerende de Nederlandsche vlag en thuis behoorende te Rotterdam, was op 25 Maart 1911 op de thuisreis van Java en Sumatra naar Rotterdam, gaande van Port-Said naar Marseille. De gezagvoerder Hendrikus Matheus Leonardus Oudendijk is in de Golf van Suez ziek geworden; zware koorts belette hem zijn dienst te doen, waarom de eerste-stuurman Titus Tjebbe de Boer het commando overnam.

De gezagvoerder was nog ziek en bedlegerig, toen het schip de baai van Marseille binnenliep en, als naar gewoonte, zijn koers nam tusschen Château d'Ief en Canoubier-rif.

De gezagvoerder heeft zich gedurende zijne ziekte met de navigatie niet bemoeid, maar werd door zijn vervanger eenigszins op de hoogte gehouden van den gang van zaken; aan stuurman de Boer kon zijns inziens het bevel over het schip ten volle worden toevertrouwd.

Op 25 Maart des avonds te 7.25 werd even voor Château d'Ief gestopt om den loods over te nemen, die, op de brug gekomen, liet aansturen op het roode vuur van Port Lave in den koers van N. magn. Toen men het roode licht van de Joliette ongeveer dwars had, werd een lange stoot op de stoomfluit gegeven, om de aandacht te trekken van de menschen aan de havenkaden en de sleepbooten. Na het overnemen van den loods had men volle kracht gestoomd.

Toen men in den witten sector van het vuur van Saut de Marrot gekomen was en achteruit het vuur van Planier vrij was van Ratonneau, is de vaart verminderd tot halve kracht en is men twee streken in gaan sturen.

Op den bak bevond zich de stuurman Nicolaas van Laten, bezig met den timmerman en den bootsman de trossen en de ankerspillen gereed te maken; op de brug bevonden zich behalve de waarnemend gezagvoerder en de loods de kwartiermeester Jan Wilzen, die aan het roer stond. En op den bak, èn op de brug werd scherp uitkijk gehouden.

Even nadat men het groene licht op de punt van den westelijken havendam dwars had gehad en op ongeveer een Engelsche mijl afstand daarvan, werd even aan stuurboord, een korte stoot op eene sirene gehoord en op 5 tot 6 streken over stuurboordsboeg eerst het toplicht, daarna het roode boordlicht van een stoomschip waargenomen op een paar scheepslengten afstand. De loods, die de lijn van de stoomfluit in de hand had, beantwoordde het fluitsein onmiddellijk met twee korte stooten en deed onmiddellijk bakboordroer geven, terwijl stuurman de Boer, bij de telegraaf staande, onmiddellijk ,,volle kracht vooruit'' telegrapheerde, in een oogwenk beseffende, dat men niet meer achter het andere schip om kon en het te laat was om door stoppen en achteruitslaan het gelegenheid te laten over te loopen.

Dat schip gaf andermaal een stoot op de sirene, wat de *Ophir* met het twee-stootsein beantwoordde. Zij draaide snel door tot N. W. t. N., doch kon niet vrij komen van het andere schip, al was zij ook bijkans medeliggend. Men liep in een zeer scherpen hoek met de boegen tegen elkander aan, door den weeromstuit sloeg men weder tegen elkaar's achterschip, waarna de schepen vrij van elkaar waren.

Op het oogenblik der aanvaring was de machine der *Ophir* gestopt en werd het roer iets teruggedraaid om het snelle doordraaien te voorkomen. Noodseinen werden door het aangevaren schip niet gegeven, waarom de *Ophir* de haven binnenliep, alwaar zij te 8.30 uur gemeerd lag.

Het andere schip is naar Marseille teruggekeerd en bleek te zijn de *Gergovia*, onderscheidingssein J.K.Q.V., toebehoorende aan de Cie. Française de Navires à Vapeur (Cyprien Fabre & Co.), groot bruto 1981, netto 1269 R. T., gezagvoerder Gallois, bestemd naar de westkust van Afrika.

Door den waarnemenden gezagvoerder der *Ophir*, T. Tj. de Boer, is met de door den consul der Nederlanden aangewezen leden der bemanning op 26 Maart 1911 voor dezen scheepsverklaring afgelegd. Op dienzelfden dag is door den inspecteur van het bureau Veritas, J. E. Boissevain, een oppervlakkig onderzoek naar de aanvaringsschade aan boord der *Ophir* ingesteld, en bevonden, dat deze zich boven het meetdek bevond aan den bak, waarvan een vijftal platen min of

2

meer beschadigd waren en naar binnen verbogen. Verschillende spanten bleken verbogen, een metalen schot tusschen de logiezen bleek verbogen, de glazen van eenige patrijspoorten gebroken. Ook op het achterschip was eenige schade, doch aan het schip werd vergund naar Rotterdam te vertrekken en aldaar de noodige herstellingen te doen verrichten.

Na aankomst van het schip te Rotterdam is door den inspecteur voor de scheepvaart aldaar op 5 April 1911 een voorloopig onderzoek naar het hiervoren vermeld ongeval ingesteld.

Op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, gedagteekend 8 April 1911, besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 10 April 1911 tot het houden van een onderzoek, dat in 's raads openbare zitting van 14 April 1911 werd aangevangen en beëindigd.

De raad nam kennis van:

1. het scheepsjournaal van de *Ophir;*

2. het machinekamerjournaal der *Ophir*;

3. de scheepsverklaring, gedagteekend 26 Maart 1911;

4. het verslag van het onderzoek van den inspecter van het bureau Veritas, gedagteekend 26 Maart 1911;

5. een afschrift van het verslag van het ongeval door den loods Panoy uitgebracht aan den officier, hoofd van het loodswezen te Marseille;

6. een afschrift van een uittreksel uit de minuten der akten van scheepsverklaring, bewaard ter griffie van het tribunal du commerce te Marseille, afgelegd door gezagvoerder en bemanning van de *Gergovia*.

De verklaring van den loods Panoy bevestigt de toedracht der zaak, zooals zij hiervoren is geschetst.

Volgens de scheepsverklaring der *Gergovia* is men te 7.30 van Marseille vertrokken en heeft men zachtaan stoomende te 7.35 het groene licht van de Westelijke punt van den havendam gerond, koers stellende Z. 75° W. rechtwijzend, alle vuren helder brandende.

Ongeveer 7.40 zijn de toplichten van een stoomschip 4 streken over bakboordsboeg waargenomen, dat N. voorlag en den koers der *Gergovia* kruiste.

Vijf minuten daarna werd men het groene vuur der *Ophir* gewaar en daar deze haar koers vervolgde, is een paar minuten daarna gefloten. Daarop is een stoot op de fluit gegeven gepaard aan stuurboord roer, waarop de *Ophir* niet antwoordde, andermaal is gefloten en weder stuurboord roer gegeven. Bij het derde fluitsein der *Gergovia*, toen het roer

hard aan boord lag, antwoordde de *Ophir*, maar de aanvaring was onvermijdelijk. Op het laatste oogenblik deed men de machine achteruit slaan.

Als getuigen heeft de raad gehoord den gezagvoerder Oudendijk, den waarnemenden gezagvoerder de Boer, den 3de-stuurman van Laten en den roerganger Wilzen.

Eerstgenoemde meent, dat schepen die den Westelijken haveningang van Marseille uitvaren, zooal niet verplicht, dan toch gewoon zijn de punt van den havendam van zeer nabij te ronden, om de invarende schepen niet in den weg te komen, die met vrij aanzienlijke vaart een grooten boog beschrijven en dan recht op de haven toeliggende met gestopte machine binnenvaren. Aanleiding voor de *Gergovia* om dit te doen was z. i. het fluitsein door de *Ophir*, dwars van de Joliette afgegeven. De *Gergovia* had hij het ronden van het licht op den havendam z. i. een waarschuwingssein moeten geven.

Uit de verklaringen van de andere getuigen blijkt, dat men op de *Ophir* de *Gergovia* eerst waarnam, toen zij reeds zoo dicht genaderd was, dat zij niet meer te ontwijken was.

Volgens het internationaal verkeersrecht ter zee had de *Ophir*, die de *Gergovia* aan stuurboord had, dit schip te mijden; zij had moeten vermijden vóór dat schip over te loopen en, kon zij daar niet achterom heen, desnoods moeten stoppen en achteruitslaan. Zij heeft gepoogd vóór de *Gergovia* over te loopen en niet gestopt of achteruit geslagen, maar de reden daarvoor, door stuurman de Boer opgegeven, komt den raad alleszins juist voor: de *Gergovia* was, toen zij gezien werd, te dicht bij om achter haar om te gaan of haar te laten voorbij loopen.

Dit blijkt uit het feit, dat, even voordat de *Gergovia* aan boord der *Ophir* is gezien, het groene havenlicht dwars van de *Ophir* is geweest op 1 Engelsche mijl afstand en door haar met een 7 mijls vaart N. N. O. magn. is gestuurd, terwijl de *Gergovia* met langzaam werkende machine 12 minuten heeft gestoomd in den koers W. $\frac{1}{2}$ Z. magn. zoodat de plaats der aanvaring te stellen is op ongeveer $\frac{3}{4}$ Engelsche mijl W. van het groene havenlicht.

Waar de *Gergovia* ongeveer eene minuut voor de aanvaring door de *Ophir* is gezien, is het duidelijk, dat de *Ophir* niet beter kon manoeuvreeren dan zij deed.

Aan een goeden uitkijk heeft het der *Ophir* niet ontbroken, doch de tallooze lichten van verschillende kleur en sterkte van Marseille en hare voorstellen in de haven en op de reede

zijn de begrijpelijke oorzaak, dat de vuren der *Gergovia*, die slechts geringe vaart liep, en die volgens stuurman de Boer petroleumlichten waren, niet als de lichten van een schip met kruisenden koers zijn erkend.

De raad neemt aan, dat de *Ophir* alle fluitseinen van de *Gergovia*, die gehoord werden, heeft beantwoord.

Al ware waar, wat de heer Oudendijk omtrent de gewoonte van uitgaande schepen te Marseille opmerkt, deze gewoonte zou de *Ophir* niet ontheffen van hare verplichting een schip, dat zij aan stuurboord had, te mijden. Een verzuim van een attentiesein door de *Gergovia* bij het verlaten der haven, dat niet gebleken is, kan op de aanvaring, die ongeveer 14 minuten later plaats had, geen invloed hebben gehad.

Aldus gedaan op 14 April 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, L. Roosenburg. H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; E. Deddes, buitengewoon lid; H. de Jongh, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare vergadering van 15 April 1911.

(*get.*) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, L. ROOSENBURG.
,, H. C. HAACKE.
,, C. L. J. KOTTING.
,, E. DEDDES.
,, H. DE JONGH.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:

RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Zondag 7 en Maandag 8 Mei 1911, n°. 107.

N°. 42.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende de aanvaring op 15 Augustus 1910 tusschen het zeilvisschersvaartuig *Minister Heemskerk* K.W. 154 en den stoomlogger *Maria Josepha* VL. 3.

De ijzeren vischlogger *Minister Heemskerk* K.W. 154, toebehoorende aan den reeder N. Parlevliet Lz. te Katwijk aan Zee, schipper W. Nijgh, vertrok op 1 Augustus 1910 van IJmuiden ter haringvisscherij. Deze visscherij is tot 15 Augustus uitgeoefend op ongeveer 54° N.B. 2° O.L., waarna van daar gezeild werd ongeveer 20 z.m. in N.-W. richting. Op Maandag 15 Augustus, tegen den middag, bij kalme zee en flauwe koelte uit het Z. tot Z.W., lag men stekende met den kop naar het W. gekeerd, alleen de stagfok bijstaande, waardoor het schip ongeveer 2 zeemijlen vaart maakte.

De uit 13 koppen bestaande bemanning is iets na den middag naar beneden gegaan om te schaften, met uitzondering van den 17-jarigen Michiel Harten, die aan het roer bleef.

Vóórdat men ging schaften, was in het N.-O. een stoomscheepje waargenomen, dat blijkbaar zeer weinig vaart maakte op een afstand van naar gissing 70 netten (1 net is 32 M.).

De stuurman Arie Plug heeft na een half uur Harten afgelost en bleef bij het roer, dat hij in de hand had. Het stoomscheepje was intusschen naderbij gekomen; hij zag er de menschen aan dek loopen, doch in de overtuiging, dat hem niets te doen stond, en dat het stoomscheepje kon en moest uitwijken voor het zeilvaartuig, werd door hem geen koers veranderd.

Na het schaften kwam ook de schipper aan dek. Toen hij gewaar werd, dat het stoomscheepje op de *Minister Heemskerk* inliep, gaf hij een luiden schreeuw, waarop iemand aan boord van dat scheepje zich naar de brug spoedde. Daar werd toen blijkbaar achteruit geslagen, doch dit kon niet verhinderen, dat het stoomschip met zijn B.B.boeg de S.B.boeg der *Minister Heemskerk* trof en de verschansing en enkele stijlen indrukte. Het stoomschip bleek de stoomlogger *Maria Josepha* VL. 3 te zijn, schipper Gerardus Smits, toebehoorende aan de Vlaardingsche Stoomvisscherij, directeur Adr. IJzermans te Vlaardingen.

In afwijking met het voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, gedagteekend 2 December 1910, besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 6 December 1910 naar de oorzaken dier aanvaring een onderzoek in te stellen.

In 's raads openbare zitting van 16 December 1910 kon alleen de schipper der K.W. 154 gehoord worden, waarom de Raad voor de Scheepvaart op 15 April 1911 het onderzoek vervolgde en beëindigde.

Alstoen werden gehoord als getuigen schipper Willem Nijgh van de K.W. 154 en Arie Plug, stuurman van dat vaartuig, de eerste niet, de laatste geëxamineerd als schipper op zeevisschersvaartuigen, aan wier verklaringen vorenstaand verslag van de toedracht der zaak is ontleend. Ook Gerardus Smits, de schipper der *Maria Josepha* VL. 3, werd door den raad in verhoor genomen.

Deze bevestigde de mededeelingen der andere getuigen betreffende de koersen der beide schepen, de windrichting en den toestand der zee. Hij had van de aanvaring niets gezien, daar hij te kooi lag. Aan boord van zijn vaartuig werd niet gestuurd, het roer was vastgezet, daar het schip naar zijne meening nagenoeg stil lag. hoezeer er langzaam gestoomd werd. De geheele manschap was ter ruste gegaan en terwijl was het bestuur van het schip toevertrouwd aan den 16-jarigen Josephus van der Velden, die opdracht had den schipper te roepen indien er iets gebeurde.

De schipper werd wakker door het achteruitslaan der machine en kwam aan dek toen de aanvaring reeds plaats gehad had, die echter niet aan een schok waar te nemen was geweest.

Genoemde Josephus van der Velden, deswege gehoord, erkende de opdracht van den schipper, om hem te roepen als er iets gebeurde, inderdaad gekregen te hebben; doch er niet

aan gedacht te hebben den schipper te roepen, toen men den Katwijkschen logger dicht genaderd was. Hij was met een kameraad van ongeveer gelijken leeftijd aan dek — vermoedelijk aan het spelen — is, toen hij gevaar vermoedde naar de brug geijld en heeft uit eigen beweging „volle kracht achteruit" naar de machinekamer getelegrafeerd; de aanvaring was toen echter niet meer te voorkomen.

De raad is van oordeel, dat de aanvaring geheel te wijten is aan de verregaande onoplettendheid aan boord van de *Maria Josepha*.

Dit schip moest de *Minister Heemskerk* mijden en had daartoe alle gelegenheid.

Den schipper Gerardus Smits treft het verwijt, dat hij de zorg voor zijn schip en het leven der opvarenden heeft gelegd in de handen van een knaap, die, gelijk uit het gebeurde is gebleken, niet aan zijn tucht was onderworpen.

De raad had al meermalen gelegenheid er de aandacht op te vestigen, dat de wacht aan boord van visschersschepen vaak aan volslagen onbevoegden wordt toevertrouwd.

Waar reeds menige scheepsramp het gevolg is geweest van dien misstand, spreekt hij de hoop uit, dat door de bevoegde macht maatregelen zullen worden genomen om dat kwaad te keeren.

Aldus gedaan op 15 April 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, L. Roosenburg, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden; J. G. T. Broekmeijer, G. Z. Jol, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads plaatsvervangend secretaris, mr. C. Henny, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 25 April 1911. Zijnde deze uitspraak niet geteekend door het lid H. C. Haacke, wegens ongesteldheid.

(*get.*) Th. B. Pleyte.
„ W. Allirol.
„ L. Roosenburg.
„ C. L. J. Kotting.
„ Broekmeijer.
„ G. Z. Jol.
„ C. Henny.

Voor eensluidend afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Zaterdag 27 Mei 1911, n°. 123.

N°. 43.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende de aanvaring op 17 April 1911 tusschen het Nederlandsche stoomschip *Callisto* en het Engelsche stoomschip *Dawlish*.

Het Nederlandsche stoomschip *Callisto*, metende 3520 bruto, 2284 netto R. T., onderscheidingsletters N. H. P. R., toebehoorende aan de te Rotterdam gevestigde reederij Hudig & Veder's Stoomvaart Maatschappij, in 1900 van staal gebouwd, geclasseerd bij Lloyds ✠ 100 A.I., voorzien van een door de scheepvaartinspectie afgegeven certificaat van deugdelijkheid, bemand met 27 koppen, en beladen met kolen, vertrok 16 April 1911 te 5 uur n.m. van Rotterdam met bestemming naar Port Said. Met helder weder vertrokken, werd het bij Sandetti-vuurschip dik van mist. Op 17 April met afwisselende mistvlagen de reis voortzettend, werd achtereenvolgens het sein van East Goodwin en, na aan S.B.zijde dwars een oogenblik den wal in zicht te hebben gehad, te 2.30 n.m. dat van het Royal Sovereign vuurschip naar gissing op ongeveer 4 mijlen afstand gehoord. Te 3.35 n.m., terwijl men nog steeds in mistvlagen voer, bevonden zich de gezagvoerder Jeppe Wiebes, de eerste-stuurman Douwe Sparrius en de derde-stuurman Antonie Johannes Kimmel met den roerganger op de brug. De beide stuurlieden hadden de wacht. De derde-stuurman bediende de stoomfluit, waarop regelmatig de voorgeschreven mistseinen werden gegeven. De gezagvoerder stond bij het handvat van de telegraaf; de eerste-stuurman controleerde de door den roerganger gestuurde koersen en keek tevens uit. Bovendien werd op den bak door 2 man, waarvan één jongen, als uitkijk dienst gedaan. Het schip lag op het standaardcompas, dat op dezen koers eene deviatie had van — 6°, W. ½ N. voor, alzoo W. magn.

Er woei eene zwakke koelte en de zee was kalm.

Op dat oogenblik werden twee zeer lange stooten op eene sirene, ongeveer drie streken op S.B.boeg gehoord, welke signalen tot aan na te melden aanvaring met regelmatige tusschenpoozen werden herhaald.

Toen deze signalen voor het eerst werden gehoord, werd onmiddellijk B.B.roer gegeven en eerst weder gestut toen het schip 3 streken was afgeweken en Z. W. t. W. ½ W. voorlag. Ook na deze manoeuvre werd het geluid der voormelde seinen niet achterlijker dan vroeger gehoord. De machine werd te 2.35 tot langzaam aan verminderd. Toen het andere schip, waarvan men de seinen 20 minuten lang ter zelfder hoogte op S.B.boeg bleef hooren, dichter bij bleek te komen, is te 3.55 de machine gestopt. Te 3.57 is weer langzaam vooruit geslagen. Toen men te 4 uur, nog steeds langzaam aan loopend, dezelfde seinen recht vooruit meende te hooren, werd gestopt en hard S.B.roer n. c. gegeven. De vaart werd niet uit het schip gehaald. Te 4.03 doemde daarop 2 streken op S.B.boeg vooruit op eene scheepslengte afstand een stoomschip uit den mist op, waarop onmiddellijk onder het geven van drie korte stooten op de stoomfluit volle kracht achteruit werd geslagen. Te 4.06 had de aanvaring plaats. Het andere schip, dat later bleek het van Kurrachee naar Cardiff bestemde Engelsche stoomschip *Dawlish* te zijn, trof met zijn S.B. voorsteven de *Callisto* aan de S.B.zijde ongeveer 17 voet achter den steven. Op het oogenblik der aanvaring, die een paar mijlen voorbij Beachy Head plaats had, lag de *Callisto* W. t. Z. op het stuurcompas voor en had naar schatting van den gezagvoerder niet meer dan 1 à 2 mijlen vaart.

Door de aanvaring zwaaide de *Callisto* over B.B. rond, terwijl de *Dawlish* ongeveer ter plaatse der aanvaring bleef liggen. Zoo waren beide schepen onmiddellijk vrij van elkaar en bleven op een paar scheepslengten afstand van elkaar gestopt liggen. Aldus liggende werden aan boord van de *Callisto* van de *Dawlish* dezelfde sirene-stooten waargenomen, die men ook te voren had gehoord.

Bij onmiddellijk ingesteld onderzoek bleek de voorpiek van de *Callisto* vol water te loopen. Eene presenning werd voor het gat getrokken. Tanks en vullings van ruim n°. 1 bleven droog; het schip dreef dus op het waterdichte schot.

Nadat men van het andere schip vernomen had, dat dit geene hulp behoefde, werd scheepsraad gehouden en besloten naar Dover en zoo mogelijk naar Rotterdam terug te keeren. Dit laatste gelukte en het schip kwam zonder eenig verder ongeval op 18 April te Rotterdam. Daar bleek, dat de steven

van de *Dawlish* 3 à 4 voet in de *Callisto* was geloopen en aan dit schip zoodanige schade had veroorzaakt, dat onder meer 7 spanten moesten worden vernieuwd.

Door den inspecteur voor de scheepvaart in het 2de district werd op 21 April 1911 een voorloopig onderzoek naar de oorzaken van de hiervoren omschreven scheepsramp ingesteld.

Overeenkomstig het voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart dato 23 April 1911, besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 25 April 1911, dat ook de raad een onderzoek naar deze ramp zou instellen.

Dit onderzoek werd aangevangen ter openbare zitting van 3 Mei 1911.

Toen werd voorlezing gedaan:

1. van eene kopie der scheepsverklaring op 20 April 1911 door schipper en bemanning van het stoomschip *Callisto* voor den kantonrechter te Rotterdam afgelegd;

2. van de gedeelten uit het dek- en het machinekamerjournaal van dit stoomschip, welke betrekking hebben op voormelde scheepsramp;

3. van een door den inspecteur voor de scheepvaart in het 2de district opgemaakt proces-verbaal dato 21 April 1911, houdende de verklaringen van de door hem onder eede gehoorde getuigen Volbregt Roelofs, 1ste-machinist, Johannes Wijnsema en Meindert Dobbinga, beiden matroos, allen aan boord der *Callisto* tijdens de aanvaring.

Als getuigen werden gehoord Jeppe Wiebes, Douwe Sparrius en Antonie Johannes Kimmel, allen, behalve de eerstgenoemde, onder eede.

Het vorenstaande relaas der feiten is aan het zooeven genoemde bewijsmateriaal ontleend.

De gezagvoerder verklaarde nog te hebben waargenomen, dat de *Dawlish* op het oogenblik der aanvaring O. Z. O. voorlag en dat er voor den boeg van dit schip eene kabbeling als van boegwater zichtbaar was.

De pogingen door den raad aangewend om een afschrift te verkrijgen van de scheepsverklaring van de *Dawlish* hebben niet het verlangde gevolg gehad.

Aan wie de schuld der aanvaring moet worden gegeven kan de raad derhalve niet vaststellen. Wèl kan hij vaststellen, dat aan boord der *Callisto* niet in overeenstemming gehandeld is met de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee en met name niet in overeenstemming met art. 16, 2de lid.

Kapitein Wiebes had op het hooren van een mistsein voorlijker dan dwars, al bestond dat mistsein dan ook uit twee

stooten, onmiddellijk moeten stoppen; in stede daarvan heeft hij 20 minuten lang langzaam doorgestoomd.

De Nederlandsche tekst van de in de conferentie van Washington vastgestelde bepaling laat aan duidelijkheid te wenschen.

De woorden: „A steam vessel hearing apparently before her beam the fogsignal of a vessel......" (Art. 16, tweede lid) worden beter weergegeven met:

„Een stoomvaartuig, dat blijkbaar voorlijker dan dwars het mistsein hoort van een vaartuig", dan met „een stoomvaartuig, dat vermeent voorlijker dan dwars het mistsein te hooren van een vaartuig", zooals de vertaling in het Koninklijk besluit van 24 April 1897 (*Staatsblad* n°. 107) luidt, vermits niet het vermeende hooren in eene bepaalde richting, maar het werkelijk hooren in die richting eene verplichting medebrengt.

Kapitein Wiebes' verweer, dat hij niet *vermeende* te hooren, maar *werkelijk* hoorde een schip op 3 streken over S.B.-boeg en dat de positie van dat schip hem met voldoende zekerheid bekend was, om hem te veroorloven niet te stoppen, gaat niet op.

Een schip, waarvan men in den mist alleen een fluitsignaal hoort is ten opzichte van zijne positie niet voldoende bepaald en het terstond roer geven door kapitein Wiebes, toen hij voor de eerste maal een fluitsein hoorde, is daarom niet te rechtvaardigen.

Aldus gedaan op 3 Mei 1911 door de heeren Th. B. Pleyte, voorzitter; L. Roosenburg, C. L. J. Kotting, leden; H. de Booy, J. S. Brouwer, plaatsvervangende leden; C. M. van Rijn, E. Deddes, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 12 Mei 1911.

(get.) TH. B. PLEYTE.
„ L. ROOSENBURG.
„ C. L. J. KOTTING.
„ H. DE BOOY.
„ J. S. BROUWER.
„ VAN RIJN.
„ E. DEDDES.
„ RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift,
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Zaterdag 27 Mei 1911, n°. 123.

N°. 44.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende het ongeval op 4 April 1911 overkomen aan het Nederlandsche tjalkschip *Res Nova*.

Het te Groningen thuis behoorende tjalkschip *Res Nova*, metende bruto 81,12, netto 63,86 R. T., onderscheidingssein P. R. G. Q., schipper Hendrik van der Laan, is op 4 April 1911 op de kust van Pommeren, nabij Leba, gestrand en geheel uit elkaar geslagen. De bemanning, bestaande uit schipper, bestman en jongen, benevens de vrouw en twee kinderen van den schipper, werden door de bemanning van den reddingspost Leba, door middel van een wippertoestel, gered.

Alle scheepspapieren zijn met het schip verloren gegaan.

Voor den Amtsrichter te Leba is door den schipper een verklaring afgelegd, doch niet voor een Nederlandschen consulairen ambtenaar, die daar ter plaatse niet bescheiden is.

Bij aankomst van den schipper hier te lande is door den inspecteur voor de scheepvaart in het derde district een voorloopig onderzoek ingesteld. Op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart tot het houden van een nader onderzoek, dat in 's raads openbare zitting van 2 Mei 1911 is aangevangen en beëindigd.

Aan het verhoor van den schipper is het volgende ontleend.

De schipper was eigenaar van het vaartuig.

In 1904 heeft hij een dienstdiploma voor de groote zeilvaart verkregen, hoezeer hij nimmer op de groote vaart gevaren had. De *Res Nova* had van de scheepvaartinspectie een bewijs van deugdelijkheid ontvangen, doch had toen nog geen uitwateringscertificaat. Zonder dat stuk heeft zij eene reis gedaan van Deventer naar Londen en terug op Kuilenburg.

Gedurende den winter heeft het schip te Vreeswijk stil

gelegen. Aldaar werd het van Neuss aan den Rijn bevracht met lijnkoeken naar Danzig.

De expert van de scheepvaartinspectie te Rotterdam is aldaar aan boord geweest. Hij gelastte de aanbrenging van het uitwateringsmerk en een ruimbalk, maar daar het schip bevracht was, werd toegestaan, dat dit later gebeurde.

Op zijn reis van Neuss naar Danzig is het schip door den inspecteur in het derde district ter Vliereede aangehouden wegens het ontbreken van het uitwateringsmerk, doch weder vrijgelaten op de belofte van den schipper, dat het te Danzig zou worden aangebracht.

Bij zijne doorreis te Amsterdam heeft de schipper Rijnpatent verkregen en zijn de Rijnmerken aangebracht. Volgens deze moest het vrijboord 30 c.M. bedragen. Nochtans meent de schipper, dat het uitwateringsmerk 25 c.M. vrijboord toestond in zoutwater.

De schipper heeft voor de stuwage der lijnkoeken zelf gezorgd; de koeken werden op den platten kant gelegd. De bovenste rij koeken was op de smalle zijde gelegd. Het schip was niet vol en de lading niet afgedekt.

Het schip was naar behooren van zeilen, kompas en octant voorzien, kaarten en zeilaanwijzingen waren aan boord.

Van de Vliereede is gezeild naar Brunsbüttel, de reis werd vervolgd door het Kaiser-Wilhelm-Kanal, van daar is koers gezet langs het Bulklichtschip naar de noordkust van Fehmarn, vervolgens is langs Gjedzer-rif op Darsserort aangestuurd, en van daar langs Kaap Arcona naar de zuidkust van Bornholm.

Hoewel het weder ruw was en er steeds een stijve westelijke wind woei, gebeurde er niets bijzonders.

Op 3 April des morgens te 8 uur nabij de zuidpunt van Bornholm Due Odde begon de zee hooger te loopen en de wind in kracht toe te nemen. In het grootzeil werden twee reven gestoken, kluiver en jager werden vastgezet. Er werd Oost magn. gestuurd.

Tegen den middag groeide de wind aan tot storm en werden er twee reven in de stagfok gestoken. De pompen bleken bij peiling lens te zijn. Het weder werd ruwer. De gasboei van Stolpe Bank, die men naar koers- en verheidsrekening in den namiddag tusschen 4 en 5 uur had moeten zien, is niet gezien. Sedert half zeven was de wind omloopend en tegen half acht schoot hij naar het Noorden uit, nog steeds in kracht toenemende.

Naar gissing moest men 24 mijlen uit de Pommersche kust zijn. De stagfok werd vastgezet. Verder zeilen was onmoge-

lijk, er werd bijgedraaid en het schip met den kop op zee gelegd.

Ongeveer middernacht sloeg eene zware stortzee over het dek, die alles wat aan dek was, waaronder de boot, medesleurde. Het schip dreef onder den invloed van den storm uit het Noorden met snelheid naar de kust; de schipper had daarover alle bestuur verloren.

Te 1 uur werd het licht van Scholpin gezien en daaraan bemerkt, dat men met groote vaart landwaarts dreef.

Toen het schip te 12 uur eene zware stortzee over kreeg, had het over S.B. slagzijde gekregen, maar er viel niet aan te denken de lading te gaan verwerken.

Bij het aanbreken van den dag is de noodvlag geheschen, maar de schipper zag wel in, dat hulpverleening aan het schip tot de onmogelijkheden behoorde. Aan het presenteeren van het anker viel niet te denken, ankeren zou den ondergang van het schip slechts verhaast hebben.

Des morgens te 9 uur is het gestrand, 5 zeemijlen oostelijk van Leba. Men stond in de kajuit tot aan het middel in het water, beurtelings de kinderen van 4 en 6 jaar op den arm houdende.

Met een vuurpijltoestel werd door de bemanning van den reddingspost Leba eene lijn overgeschoten. Men wist het wippertoestel vast te krijgen en daarmede werden alle opvarenden gered.

Uit het ingesteld onderzoek is den raad gebleken, dat even voor de *Res Nova* kort van haar af de Duitsche schoener *Miranda* is gestrand, wier bemanning, met uitzondering van den kapitein, door de bemanning van den reddingspost Leba is gered. Ter zelfder tijd strandde een derde schip, een tweemastschoener, waarvan alle opvarenden den dood in de golven vonden.

Het onderzoek heeft geenerlei tekortkoming van den schipper aan het licht gebracht. Het schip werd met zeemanschap over zee gebracht, doch het bijzonder slechte weder veroorzaakte averij en maakte het schip geheel onhandelbaar.

Het overgaan van de lading is op den ondergang van het schip niet van invloed geweest; toch meent de raad, naar aanleiding daarvan, een waarschuwend woord te moeten uiten. Zijns inziens verdient het aanbeveling meerdere lagen lijnkoeken op den kant te stuwen.

Aldus gedaan op 2 Mei 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; C. L. J. Kotting, lid; H. de Booy, D. H.

Hinlopen, D. Hubert, plaatsvervangende leden; G. H. Bakker, J. Mooi, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 12 Mei 1911.

(*get.*) Th. B. Pleyte.
,, C. L. J. Kotting.
,, H. de Booy.
,, Hinlopen.
,, D. Hubert.
,, G. H. Bakker.
,, J. Mooi.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift,
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Dinsdag 30 Mei 1911, nº. 125.

Nº. 45.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende den brand aan boord van het stoomschip *Sloterdijk* op 19 Februari 1911.

Het stoomschip *Sloterdijk*, varende onder Nederlandsche vlag, voorzien van een certificaat van zeewaardigheid, onderscheidingssein P. S. J. B., behoort aan de Nederlandsch Amerikaansche Stoomvaartmaatschappij te Rotterdam, en staat onder het bevel van den gezagvoerder Jacob Metz, gediplomeerd als eerste-stuurman op de groote stoomvaart.

Het schip meet 6423,78 R. T. bruto, 4231,26 R.T. netto en werd in 1902 bij Furness, Witby & Co. Ld. te West Hartlepool van staal gebouwd.

Het is een schutdekschip bij Lloyds als ✠ 100 A.I. geclasseerd; de verlichting geschiedt door middel van electriciteit.

In het einde van de maand Januari 1911 is het schip, liggende aan de Wilhelminakade te Rotterdam, uitgerust voor eene reis naar Newport News (Virginia), Norfolk (Virginia) en Baltimore (Maryland), voor welke havens het eene gemengde lading in had genomen en werwaarts het op 4 Februari 1911 is vertrokken.

Op Zondag 19 Februari gedurende de voormiddagwacht was de eerste bestemmingsplaats Newport News bereikt. Des avonds te 7 uur zouden kolen worden geladen, vóór dien tijd kon er niet worden gewerkt, en de gezagvoerder is daarom met den eerste-stuurman, Jan Gerrit Dekker, en den machinist, Adrianus van der Ven, in de buurt van de haven eene wandeling gaan maken. Als wachthebbende officier bleef de tweede-stuurman, Pieter Maarten Geldtelder, aan boord.

Gedurende de afwezigheid van den gezagvoerder is aan boord van de *Sloterdijk* brand uitgebroken.

Het scheepsjournaal behelst dienaangaande de volgende mededeeling:

,,Te 1.15 n.m. bemerkten wij plotseling, dat er zware rook en stikkende gassen uit het voormaindek begonnen op te stijgen en de toegang naar beneden ontoegankelijk was,

zoodat geen twijfel bestond of door broeiing der lading was brand ontstaan. Gaven zoo spoedig mogelijk water met eigen brandbluschmiddelen en gaven attentiesein met de stoomfluit tot assistentie, waarop te ongeveer 1.30 n.m. 4 sleepbooten: *Alice*, *Wanderer*, *Helen* van de Ch. & O. Co., en *Dauntless*, zoomede 2 slangen van de kolenpier hulp verleenden tot behoud van schip en lading. De blussching geschiedde in overleg en met medewerking van den Chief of the Fire Department — Newport News. Te 3.10 n.m. was de brand gebluscht, waarop alleen de sleepboot *Wanderer* langszijde bleef en werd met werkvolk van den wal een gedeelte der lading verwerkt, om geheel overtuigd te zijn, dat het gevaar voor verdere branding geweken was, waarmede wij te 5.30 n.m. gereed kwamen. De hulp van de sleepboot *Wanderer* werd te 4.30 n.m. niet meer noodig geacht."

Daarmede in overeenstemming is de scheepsverklaring, op 20 Februari 1911 voor den vice-consul der Nederlanden te Newport News door gezagvoerder en bemanning afgelegd, in opvolging van art. 383 Wetboek van Koophandel.

In afwijking van het voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, gedagteekend 15 Maart 1911, besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 17 Maart 1911 naar het hiervoren vermeld ongeval een onderzoek in te stellen, hetwelk op 10 Mei 1911 werd aangevangen en beeindigd.

Inmiddels is door 's raads voorzitter op 8 Mei 1911 eene plaatsopneming gedaan aan boord van het stoomschip *Sloterdijk*, toen liggende in het dok van de Rotterdamsche Droogdokmaatschappij *Prins Hendrik*.

De raad, samengesteld als aan het einde dezer uitspraak is vermeld, heeft zich doen voorlichten omtrent de brandbaarheid en de zelfontbrandingsvatbaarheid der ingeladen goederen door Maximiliaan Carl Hubert Eduard Mertens, directeur van het Nederlandsch Centraalbureau voor Brandassurantie Techniek te Amsterdam, welke, alvorens zijn verslag uit te brengen in handen des voorzitters, den eed heeft afgelegd den raad naar zijn geweten te zullen voorlichten.

Als getuigen werden onder eede gehoord de gezagvoerder Jacob Metz, oud 46 jaar, wonende te Rotterdam, en David Elisa de Groot, oud 36 jaar, werkzaam bij het vrachtbureau der Holland-Amerikalijn te Rotterdam, terwijl kennis is genomen van de navolgende bescheiden;

1. scheepsjournaal;
2. scheepsverklaring;
3. stuwplan;

4. de verklaringen door de opvarenden van de *Sloterdijk*, Jacob Metz, Jan Gerrit Dekker, Pieter Maarten Geldtelder, Gerardus Doesburg en Leendert Johannes Boogaard voor den inspecteur voor de scheepvaart te Rotterdam op 4 Mei 1911 afgelegd;

5. het verslag van bevinding van dr. A. Verwey, directeur van het handelslaboratorium en landbouwproefstation te Rotterdam, over meststof in zakken, volgens hem verstrekt monster op 31 Januari 1911 uitgebracht aan de Holland—Amerikalijn;

6. een brief van den aflader H. Fasting te Antwerpen, gedagteekend 9 December 1910 aan de Holland-Amerikalijn over door hem ter verzending aangeboden meststoffen.

Het onderzoek wees uit, dat de brand heeft gewoed in eene partij kunstmest, bekend als „Gasreinigungsmasse'', welke met eene boot, komende van Mannheim, te Rotterdam was aangebracht. Deze partij was geladen op het hoofddek, naast luik n°. 1, aan B.B.zijde van het schip en verpakt in gonjezakken van slechte hoedanigheid, opgestuwd tot aan de dekbalken van het tentdek. Het stalen hoofddek is met een laag cement overdekt. Zij lag tegen de B.B.zijde van het schip aangestuwd. Aan de andere zijde was zij gestuwd tegen de stutten, die het tentdek dragen, terwijl zij aan de achterzijde tegen eene partij anilineafval aanlag. Langs de dekstutten was tusschen de lading een pad open gehouden, om ter voorkoming van ongevallen de bemanning in staat te stellen bij slecht weder over het hoofddek, waarop de logiezen uitkomen, naar het achterschip te komen, zonder van het tentdek gebruik te maken. Op het tentdek staat de logieskap, waaronder zich de trap bevindt, die naar het hoofddek voert. Op enkele voeten afstands van de partij Gasreinigungsmasse bevindt zich de deur van een privaat, waarvan de bemanning gebruik maakt. Gedurende de geheele reis heeft er langs de bedoelde partij luchtstrooming plaats gehad en hebben ettelijke personen daar ettelijke malen langs geloopen.

Aan S.B.zijde was naast het eerste luik een gedeelte van dezelfde lading opgeslagen.

Volgens den gezagvoerder was de in brand geraakte partij ongeveer 25 voet lang, 8 voet breed en 8 voet hoog.

Dr. A. Verwey achtte deze meststof niet gevaarlijk voor schip, lading en opvarenden, niet vatbaar voor zelfontbranding of ontploffing, noch gevoelig voor hooge temperatuur, solide verpakt, bestaande uit organische en anorganische bestanddeelen. Hij noemt de meststof zeer brandbaar; zij ontwikkelt, volgens hem, in zeer geringe mate koolwaterstofgas

resp. gassen, welke bij inademing voor de gezondheid schadelijk zijn.

Zij behoort verwijderd te worden gehouden van vuur, terwijl goede ventilatie bij het lossen noodig is geacht.

Getuige de Groot deelde mede, dat den aflader gewezen is op eene eigenaardige lucht, die van de partij uitging, waarop deze antwoordde, dat zulks niet behoefde te verontrusten, daar sedert 1907 door hem 8000 ton van dezelfde stof naar verschillende transatlantische havens was verscheept en de eene partij wel eens doordringender riekte dan de andere. Het vrachtbureau heeft, gesterkt door het verslag van dr. A. Verwey, in het vervoer geen bezwaar gezien.

De gezagvoerder deelde nog mede, dat de haard van het vuur geweest is ongeveer in het hart der partij, en dat de partij, te Baltimore gelost, — die aan S.B.zijde — bij lossing een warmtegraad had van 175° Fahrenheit. Het vuur is niet uitgeslagen, althans hout- en verfwerk in de onmiddellijke nabijheid der partij vertoonen geen sporen van aanraking met vuur.

Hoezeer de verbrande partij in het onmiddellijk bereik lag van een iegenlijk, die over het hoofddek naar het achterschip ging of zich naar het privaat in den voorpiek begaf, is er geenerlei aanwijzing, dat de brand aan onvoorzichtigheid met vuur of licht of aan kwaadwilligheid is toe te schrijven. De plaats waar zij ontstond en de hooge warmtegraad in het hart der S.B.partij wijzen op zelfontbranding als oorzaak van den brand.

De deskundige Mertens, die het onderzoek in 's raads zitting heeft bijgewoond, zegt in zijn aan den raad gegeven verslag:

,,De term ,,Kunstmeststoffen'' is te vaag, om ten opzichte van brand-, broei- of explosiegevaar tot eene conclusie te kunnen geraken.

,,Praeciseert men het artikel in quaestie met de benaming ,,Gasreinigingsmassa'', welker juistheid gestaafd wordt door het waargenomen rieken naar koolwaterstof en gas, zoo mag met vrij groote zekerheid worden beweerd, dat deze in het algemeen aan broeigevaar blootstaat, vooral onder omstandigheden zooals in het onderhavige geval aanwezig. Alle hier geconstateerde omstandigheden wijzen er op, dat noch van opzettelijke, noch van toevallige brandstichting sprake kan zijn, doch dat er hevige broeiing heeft plaats gehad. Aan de inwerking van vocht, het ontvlammen van ontstane gassen of eene andere schadeoorzaak behoeft hierbij niet te worden gedacht; het artikel is aan broei onderhevig en alle typische verschijnselen van broei zijn geconstateerd.

„Van het artikel, dat (dit zij terloops opgemerkt) tijdens de reis door oxydatie als anderszins van hoedanigheid kan veranderen, zijn monsters niet disponibel. Geconstateerd is slechts, dat het organische en anorganische bestanddeelen bevatte, zeer brandbaar is en weinig koolwaterstofgas afgaf. Kon men dus a priori wel zeggen, dat het „kan" broeien, en is dan ook door de feiten bewezen, dat het wezenlijk „heeft" gebroeid, zoo kan thans de quaestie of het ook „moest" broeien, niet meer worden uitgemaakt.

„Het door den reeder daaromtrent ingewonnen advies constateert bij het artikel sommige gevaarlijke eigenschappen, die het met andere vrachtgoederen gemeen heeft en geen directe aanleiding behoeven te geven, om zulk een artikel van het vervoer uit te sluiten of bijzondere maatregelen toe te passen. Omtrent de juistheid of onjuistheid van dit advies is geen feitenmateriaal beschikbaar."

De raad is op grond van het gehouden onderzoek tot de slotsom gekomen, dat zelfontbranding de oorzaak van den brand is geweest.

Bij de belading zijn de noodige voorzorgen genomen tegen het ontstaan van gevaar; bij het ontstaan van gevaar is dit op oordeelkundige wijze bestreden.

Maant het onderwerpelijk ongeval tot groote voorzichtigheid bij het vervoer van soortgelijke lading, deze is alreeds te betrachten door het waken tegen hoog opstapelen.

Aldus gedaan op 10 Mei 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; L. Roosenburg, C. L. J. Kotting, leden; J. S. Brouwer, D. Hubert, plaatsvervangende leden; C. M. van Rijn, E. Deddes, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 12 Mei 1911.

(get.) TH. B. PLEYTE.
„ L. ROOSENBURG.
„ C. L. J. KOTTING.
„ J. S. BROUWER.
„ D. HUBERT.
„ VAN RIJN.
„ E. DEDDES.
„ RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Woensdag 28 Juni 1911, n°. 149.

N°. 46.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende de aanvaring op 16 Maart 1911 van het loggerschip *Fierman Eduard* KW. 9 met den stoomtrawler *Zeehond* IJM. 70.

In den nacht van 15 op 16 Maart 1911 was de logger *Fierman Eduard*, gemerkt KW. 9, groot 93,53 R.T., bemand met 7 koppen, toebehoorende aan F. E. Meerburg te Katwijk aan Zee, visschende in de Noordzee op ongeveer 52° 30′ N.B. en 3° 30′ O.L.

Te ongeveer 2 uur 's nachts was het net (schrobnet) weer uitgezet en werd de wacht opgestoken met een man, zijnde toen Willem van der Boon.

De wind was Z.O., flauwe koelte, zee deinend uit het Noorden, gezicht helder, er liep een harde vloed naar het Noorden.

De KW. 9 lag, met alle zeilen bij, N. t. W. voor, had door den flauwen wind weinig vaart, ongeveer 1 mijl over den grond, zoodat de vloed voorbij het schip ging.

Het roer stond vast, lag B.B. (o. c.) aan boord, twee helder rond schijnende lichten brandden, een in top, het andere achterop.

Te ongeveer 2.45 uur ziet de wachtman van der Boom in het W. twee witte lichten, naar zijne waarneming die van een stoomvisschersvaartuig, nader gebleken te zijn de stoomtrawler *Zeehond*, gemerkt IJM. 70, toebehoorende aan de Maatschappij Doggersbank te IJmuiden, directeur J. G. T. Broekmeijer.

De wachtman ziet de beide lichten steeds in dezelfde peiling naderen, in zoodanigen koers, dat bij blijven volgen daarvan de logger aangevaren moet worden.

Desniettegenstaande heeft hij niet gestakeld, in de overtuiging, dat bij het heldere weder de helder brandende lantarens van den logger moesten opgemerkt zijn.

Eerst toen de trawler tot op pl.m. 60 meters genaderd was en nog denzelfden koers bleef houden, heeft hij den trawler aangeroepen met „denk er om, ons net staat achteruit", waarop een onverstaanbaar antwoord van den trawler kwam.

Op dat roepen van den wachtman verscheen de schipper van den logger aan dek, nam de trawler waar ongeveer in het W.Z.W. op ongeveer 40 meter afstand, koersende om den Oost.

Ook de schipper heeft toen den trawler nog toegeroepen „ons net staat achteruit", waarop weer een onverstaanbaar antwoord kwam van den trawler, die niet uitweek, waarna eene aanvaring plaats greep in dier voege, dat de trawler met B.B. boeg kwam tegen den bezaansboom van den logger, welke brak en daarna tegen het achterschip, daaraan schade toebrengende, welke echter van dien aard was, dat het schip dicht bleef en de visscherij kon worden voortgezet.

De genoemde trawler IJM. 70 was ten tijde gemeld visschende, voerde den driekleurigen lantaarn en het witte licht, koerste O. t. Z. per kompas met eene vaart van ongeveer 2½ mijl; door den vloed dreef het schip noordelijk af, zoodat de lijnen van den trawl, welk aan B.B. uitgezet was, onder het achterschip door stonden.

Toen nu de stuurman T. Lub, die op den trawler de wacht had, op ongeveer drie streken op B.B.boeg den logger gewaar was geworden en nog ongeveer ½ mijl daarvan verwijderd was, wilde hij achter dezen langs gaan; daartoe werd bij het naderen van den logger het roer S.B. (n.c.) gelegd, maar ten gevolge van den stand van het net, in verband met den sterken stroom, weigerde het schip S.B. uit te gaan en had de aanvaring als gemeld plaats, nadat nog op het laatste oogenblik de machine volle kracht achteruit was gezet.

De schipper van den trawler, Jacob Zwaan, was te 1 uur naar beneden gegaan en kwam eerst, door de aanvaring gewekt, boven.

Omtrent voren omschreven ongeval is door den inspecteur voor de scheepvaart in het vierde district een voorloopig onderzoek ingesteld, waarop, ingevolge daartoe strekkend voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 29 Maart 1911 besliste, dat een onderzoek door dien raad zoude plaats hebben, hetwelk daarna eerst ter openbare zitting van den

raad van 9 Juni 1911 is gehouden, vermits beide schepen steeds ter visscherij bleven uitgaan en beider bemanningen voor dien niet gelijktijdig voor den raad konden verschijnen.

Gehoord werden als getuigen onder eede Pieter van der Ben en Willem van der Boon, respectievelijk schipper en matroos van de KW. 9 en Jacob Zwaan, schipper van de IJ.M. 70, terwijl buiten eede verklaring werd gedaan door Thomas Lub, den stuurman van de IJ.M. 70.

Verder nam de raad inzage van het journaal, door schipper J. Zwaan ter zitting overgelegd, van eene schriftelijke verklaring betreffende het ongeval, door stuurman T. Lub opgemaakt, alsmede van het proces-verbaal van het voorloopig onderzoek, houdende de verhooren van P. van der Ben en W. van der Boon voornoemd.

Uit een en ander is gebleken hetgeen hiervoren als relaas der feiten staat vermeld.

Het wil den raad voorkomen, dat deze aanvaring nog op het laatste oogenblik ware te vermijden geweest, indien stuurman Lub, bij het weigeren van zijn schip om naar S.B. uit te gaan, onmiddellijk de machine hadde gestopt en hard B.B. roer (n. c.) gegeven; immers zou dan, door den gemelden tegenstand van het net op het achterschip naar S.B., de krachtige vloed ook onmiddellijk het voorschip naar B.B. hebben gedrukt, en zoude hij den logger nog op korten afstand langs diens B.B. zijde hebben kunnen vrijloopen.

Die stuurman heeft bij zijn verhoor nog opgegeven, dat hij den logger reeds op twee mijlen afstand had opgemerkt, toen er meerdere loggers tusschen beide in lagen; dat hij reeds meerdere daarvan, die denzelfden koers lagen als de KW. 9, had voorbijgevaren door naar B.B. uitwijkend voor hen langs te gaan; dat hij echter daardoor belangrijk uit den hem opgegeven vischkoers was geraakt en zulks thans wilde vermijden, erkennende daarbij meer te hebben gelet op het belang der visscherij, dan op het vrijloopen van den logger.

Die stuurman heeft derhalve, de visscherij hooger stellende dan de veiligheid van eigen en ander schip, roekeloos gevaren en bovendien, toen hij zag niet vrij van den logger te kunnen blijven, nagelaten te doen wat voor de hand lag en hierboven is uiteengezet, zoodat dan ook het ongeval geheel aan zijn schuld te wijten is.

Den wachtman van de KW. 9, Willem van der Boon, treft het verwijt, dat hij verzuimd heeft te stakelen overeenkomstig het gebiedend voorschrift van art. 9 *a*. 2. van het Internationaal Reglement, dat bepaalt, dat een met schrobnet visschend

zeilvaartuig, zoo dikwijls andere vaartuigen in zijne nabijheid komen, een stakellicht of fakkel moet toonen; echter bestaat tusschen dit verzuim en het ongeval geen oorzakelijk verband, daar toch vaststaat, dat de trawler den logger reeds op 2 mijlen afstand had verkend.

Aldus gedaan bij mr. C. van der Zweep, plaatsvervangend voorzitter; W. Allirol, C. L. J. Kotting, leden; H. de Booy, W. Bakker, plaatsvervangende leden, G. Z. Jol, buitengewoon lid; J. Schippers, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den plaatsvervangend voorzitter ter openbare zitting van 12 Juni 1911.

Zijnde deze uitspraak niet geteekend door het plaatsvervangend buitengewoon lid J. Schippers wegens verblijf in het buitenland.

(get.) C. VAN DER ZWEEP.
,, W. ALLIROL.
,, C. L. J. KOTTING.
,, H. DE BOOY.
,, W. BAKKER.
,, G. Z. JOL.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift,
C. HENNY.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Woensdag 28 Juni 1911, n°. 149.

N°. 47.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende de aanvaring tusschen het stoomvisschersvaartuig *Dubbelman* IJM. 17 en het Fransche zeilvisschersvaartuig *G. 340* op 2 Mei 1911.

Het Nederlandsche stoomvisschersvaartuig *Dubbelman*, gemerkt IJM. 17, schipper Frans 't Hart, reederij Stoomvisscherij Maatschappij Mercurius, directeur I. S. Groen, is op 2 Mei 1911 des namiddags te ongeveer twee uur in aanvaring geweest met den Franschen schoener G. 340.

Op 19 April 1911 is de *Dubbelman* ter visscherij vertrokken, waarmede in den nacht van 24 of 25 April een aanvang is gemaakt, toen men zich onder de IJslandsche kust bevond. Er waren 13 man aan boord, waarvan, indien er niet gevischt werd, als wanneer de schipper zelf op de brug was, maar gestoomd of gedreven werd, acht man om beurten telkens een uur wachtdienst deden.

Men had vaak met stormachtig weder te kampen, zoodat de visscherij, die alleen 's nachts wordt uitgeoefend, herhaaldelijk gestaakt en onder beschutting der eilandjes aan de kust geankerd moest worden.

Op Dinsdag n.m. 2 Mei 1911 — er stond eene matige koelte uit het Z.Z.O., de zee was matig, de lucht helder — was de *Dubbelman* drijvende voor de bezaan, met gestopte machine, Z.W. voorliggende. De schipper gaf order op die wijze te blijven drijven, totdat een landpunt — in de visscherswereld „Paul Kruger" geheeten — recht achteruit zou zijn; alsdan moest het schip op den wind gebracht worden en opgestoomd worden totdat de evengemelde klip weder in het noorden gepeild werd.

Nadat geschaft was, kreeg de matroos Jacob Wijker de

wacht. Het was 12.45 n.m., en tal van stoomkorders en schoeners waren in het gezicht. Te 1.45 heeft Jacob Wijker de wacht overgegeven aan Job Wijker en dezen gezegd, dat hij wat op moest stoomen in den wind.

Dit overgeven der wacht had onderdeks plaats. Job Wijker is daarop naar de brug gegaan en heeft de telegraaf op „zacht-aan vooruit" gezet. Het roer was vastgezet en lag aan B.B. (n. c.) en bleef vast staan. Gaande naar de brug had hij verschillende schepen waargenomen, waaraan hij nochtans geen bijzondere aandacht heeft gewijd; op de brug zijnde heeft hij alleen aan lij uitgekeken. Toen de machine enkele minuten gewerkt had en de kop van het schip naar B.B. uit begon te wijken, kwam de steven in aanraking met de midscheeps en daarna met het achterschip van een over S.B. bij den wind zeilenden schoener onder Fransche vlag, die de letters G. 340 voerde, waardoor de steven van de *Dubbelman* geheel naar S.B. werd omgezet.

Door den stoot gewekt, is de schipper Frans 't Hart aan dek gekomen. Hij was zoo onthutst, dat hij aan het aangevaren schip, dat zich snel aan S.B. zijde verwijderde, geen aandacht schonk en eerst na ongeveer 10 minuten zijn eigen schip stopte om de schade op te nemen.

Bij opname van de schade bleek de voorpiek vol water te staan, maar dat water was blijkbaar al vóór de aanvaring in het schip geweest. De schade aan het schip verhinderde niet, dat men nog vijf etmalen doorging met visschen en eerst toen de thuisreis aanvaardde.

De G. 340 heeft men nog geruimen tijd zien kruisen, en daar zij geen noodseinen gaf, vermoedde men, dat hare schade, indien zij al schade had, onbeteekenend was.

Vorenstaand verslag van het gebeurde is ontleend aan het verhoor door den inspecteur voor de scheepvaart in het vierde district op 22 Mei afgenomen aan den schipper Frans 't Hart, en op 26 Mei afgenomen aan den matroos Job Wijker, en aan de verklaringen door beiden in na te melden zitting van den Raad voor de Scheepvaart afgelegd.

Ingevolge een voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart naar aanleiding van het voorloopig onderzoek door gezegden inspecteur een nader onderzoek in te stellen, hetwelk in 's raads openbare zitting van 10 Juni 1911 werd aangevangen en beëindigd.

Voorlezing werd gedaan van het ambtelijk verslag door gemelden inspecteur opgemaakt, van het verhoor door hem

aan den tweede-machinist, Hendrik Ernst Veltman, op 22 Mei 1911 afgenomen; Frans 't Hart en Job Wijker werden als getuigen gehoord.

Ter zitting bleek het scheepsjournaal zeer onnauwkeurig bijgehouden en de schipper niet in staat zulks te doen of een gegist bestek op te maken. 's Raads uitspraak van 24 Februari 1910 (n°. 22), is geen aanleiding geweest de kompassen aan eene nadere keuring te onderwerpen.

Ter zake van deze tekortkoming is de schipper ernstig onderhouden en mede is hem gewezen op zijn plicht om na eene aanvaring onmiddellijk naar de gevolgen daarvan voor het andere schip onderzoek te doen.

In het gegeven geval bestond daarvoor te meer aanleiding, omdat het eigen schip belangrijke schade had, de stoot dus hevig moest zijn geweest en het andere schip, vermoedelijk een houten schip, op de zwakste plaats was getroffen.

Job Wijker is tot de erkentenis gebracht, dat hij, alvorens hij de order uitvoerde het schip op den wind te brengen, zich niet behoorlijk heeft vergewist, of hij zulks doen kon, zonder gevaar voor aanvaring te doen ontstaan.

Het overgeven van de wacht heeft in het logies plaats gehad en daarom is zijn aandacht door den man, die de wacht overgaf, niet gevestigd op in het zicht zijnde vaartuig, hetgeen wel pleegt te geschieden, indien de overgave en overname op de brug plaats hebben, zooals behoorlijk is en het bestendig gebruik ter zee verlangt.

Zijne verontschuldiging, dat hij door oververmoeidheid na 24 uur onafgebroken arbeid, suf was en zijn werk niet goed kon doen, kan de raad niet aanvaarden.

Op 1 Mei heeft hij van 12 uur 's middags tot 7 uur namiddags geslapen, den geheelen nacht en voormiddag is, gelijk het bedrijf vordert, door alle hens gewerkt, maar, voor hij op de wacht kwam, had hij nog een uur rust kunnen nemen.

Zijn reeds herhaaldelijk uitgesproken meening, dat de wacht door twee personen behoort te worden gedaan, ziet de raad door het gebeurde bevestigd.

Van het Fransche schoenerschip G. 340 zijn geene berichten omtrent het gebeurde ingekomen; dat schip had echter recht te verwachten, dat de *Dubbelman* hem zou weten te mijden, en was verplicht koers en vaart te behouden.

De raad is van meening, dat de matroos Job Wijker, die aan boord van de *Dubbelman* IJM. 17, te ongeveer 2 uur n.m. van 2 Mei 1911 belast was met de wacht, in gebreke is gebleven goeden uitkijk te houden, waardoor in verband met

zijne poging dat stoomschip op den wind te brengen, het Fransche schoenerschip G. 340, dat hij had uit den weg te gaan, in de zijde en aan het achterschip is aangevaren.

Aldus gedaan op 10 Juni 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, L. Roosenburg, C. L. J. Kotting, leden; W. Bakker, plaatsvervangend lid; J. G. T. Broekmeijer, G. Z. Jol, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 12 Juni 1911.

(*get.*) TH. B. PLEYTE.
,, L. ROOSENBURG.
,, W. ALLIROL.
,, C. L. J. KOTTING.
,, W. BAKKER.
,, BROEKMEIJER.
,, G. Z. JOL.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift,
C. HENNY.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Zaterdag 1 Juli 1911, n°. 152.

N°. 48.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende het ongeval op 2 April 1911 overkomen aan het stoomvisschersvaartuig *Dordrecht* IJM. 52.

De stoomtrawler *Dordrecht*, gemerkt IJM. 52, groot 150,22 B. T., toebehoorende aan eene naamlooze vennootschap „Dordrecht", in beheer bij de te IJmuiden gevestigde Maatschappij tot Beheer van steamtrawlers en andere visschersvaartuigen, waarvan directeuren zijn A. G. Meeuwenoord, A. de Vries en M. de Vries, is 17 Maart 1911 van IJmuiden ter visscherij vertrokken naar de Murray Firth.

Aan boord waren schipper Rokus Zwemmer, machinist Dirk Zwemmer en eene verdere volledige bemanning.

Den 19den Maart is men ter bestemder plaatse met visschen aangevangen en is daarmede voortgegaan tot Zondag 2 April 1911, des namiddags 2.30 uur, toen averij aan den ketel kwam.

De machinist D. Zwemmer was te 1 uur dien namiddag uit de machinekamer gegaan, na zich overtuigd te hebben, dat pl. m. $\frac{3}{4}$ glas water in het peilglas van den ketel stond, terwijl Willem Bijl, oudste stoker, alstoen de wacht in de machinekamer betrok.

De machinist heeft geen diploma, heeft een jaar gewerkt als bankwerker in eene machinefabriek, daarna gevaren als stoker en de laatste 18 maanden vóór het ongeval als machinist op de *Dordrecht*.

Willem Bijl heeft gewerkt in eene slooperij met smederij, ongeveer $3\frac{1}{2}$ jaar gevaren als stoker op sleepbooten en trawlers en ongeveer 1 jaar als eerste-stoker, als hoedanig hij zelfstandig wacht in de machinekamer heeft gedaan.

Toen Willem Bijl nu tegen half drie de vuren meende te

zullen doorsteken en in de vuren keek, zag hij, dat de beide vuren waren doorgezakt tot op ongeveer 10 c.M. boven de roosters en heeft hij onmiddellijk den machinist geroepen, die, beneden gekomen, waarnam, dat beide vuren roodgloeiend waren, doch nog ongeveer een ½ glas water in den ketel was, en zijn alstoen de vuren getrokken.

Het schip, aldus door het buiten werking komen der machine hulpeloos geworden, is gesleept naar Aberdeen en van daar naar IJmuiden, waar het arriveerde 12 April 1911, terwijl het vervolgens ter herstelling van den ketel aan de werf van de Droogdok Maatschappij te Amsterdam is gekomen.

De inspecteur voor de scheepvaart in het vierde district heeft omtrent dit ongeval een voorloopig onderzoek ingesteld, hetgeen den hoofdinspecteur voor de scheepvaart aanleiding gaf den Raad voor de Scheepvaart voor te stellen een onderzoek te doen plaats hebben, waartoe eene commissie uit den raad besloot bij beschikking van 22 April 1911.

Dat onderzoek heeft daarna plaats gehad ter openbare zitting van den raad van 2 Mei 1911 en is voortgezet en beeindigd ter openbare zitting van 13 Mei 1911.

Bij dat onderzoek heeft de raad kennis genomen van:

1. het journaal aan boord van de IJM. 52 gehouden gedurende de hier behandelde reis;

2. de scheepsverklaring 7 April 1911 door schipper en bemanning van de IJM. 52 te Aberdeen, ten overstaan van den Nederlandschen vice-consul, afgelegd;

3. een schrijven van den expert bij de scheepvaartinspectie in het vierde district, P. Bouwmeester, dd. 18 April 1911, betreffende de waarneming van dien expert op dien datum, bij zijn onderzoek van den ketel van de IJM. 52, luidende, dat beide vuren tot op pl.m. 10 c.M. van de roosters zijn doorgezakt. Behoudens eenige plaatsen, die reeds schoon gebikt waren, was de ketel geheel bedekt met eene dikke laag ketelsteen en zout en bevond zich vóór den ketel nog eene groote hoeveelheid zout, welke met het water, dat men uit den ketel in het schip had laten loopen, was meegespoeld;

4. een schrijven van het Rijkstoezicht op het stoomwezen in het 4de district, luidende, dat de ingenieur van het stoomwezen in het 4de district op 25 April 1911 den ketel van den trawler *Dordrecht* heeft geïnspecteerd en bevonden, dat de vuren vertoonen zeer diepe doorzettingen (zakken van pl. m.

40 c.M. diep) tot op de roosters; dat de platen niet zijn gescheurd;

5. het proces-verbaal van het voorloopig onderzoek, houdende de verhooren van schipper, machinist en stoker voornoemd en van den stuurman H. Visser.

Als getuigen werden gehoord ter eerste zitting A. G. Meeuwenoord, Rokus Zwemmer, Dirk Zwemmer en Willem Bijl, allen voornoemd, en ter laatste zitting A. de Vries, voornoemd, en Reinier Gomes, voorman bij de maatschappij, welke de *Dordrecht* in beheer heeft.

Aan die gegevens is voormeld relaas der feiten ontleend en is bij het onderzoek verder nog gebleken:

De IJM. 52 is in Engeland gebouwd en voor eenige jaren, 3 maanden oud, onder beheer van voormelde maatschappij gekomen.

Toen waren in het schip, onder den vloer van het vischruim, de twee ijzeren tanks, welke er nog in zijn, ten behoeve van drinkwater, terwijl de ketel uitsluitend met buitenboordwater, eventueel zeewater, werd bijgevoed.

Na korten tijd is onder het vischruim, vóór de ijzeren tanks, een houten tank, met zink bekleed, aangebracht en deze met eene leidingpijp verbonden met de ijzeren tanks.

Verder is eene aansluiting gemaakt van de bilge lensleiding eenerzijds op de houten tank, anderzijds met de lens verdeelkast, en eene verbindingspijp op den condensor, ten doel hebbende, om aldus den ketel met zoet water te kunnen bijvoeden.

De houten bak is spoedig lek geworden en buiten dienst gesteld, nadat de verbindingen met ijzeren tanks en lensleiding zijn verwijderd, terwijl de suppletieleiding van bilge lensleiding naar condensor is blijven bestaan, en is toen de bilge als zoetwatertank gebruik voor bijvoeding van den ketel.

Aldus heeft de *Dordrecht* een paar jaar gevaren zonder dat van eenig incident sprake was.

Sedert meerdere laatste reizen echter werd geen zoet water meer bijgevoed, omdat, zooals de machinist ook aan den baas Gomes had geklaagd, door lekkage het bilge water brak en vuil werd, zoodat nu telkens vóór de reis de ketel met zoet water werd gevuld en op zee de bijvoeding met zeewater geschiedde, aldus ook op de laatste reis, immers een evaporator bezit het schip niet.

Gedurende de reis werd het ketelwater elken tweeden dag

gewogen met den salinometer en, indien het gewicht boven de $2\frac{1}{2}/32$ kwam, de ketel afgespuid en met zeewater weer bijgevoed.

In een drukker gebruik van de machine, speciaal van den winch, vond de machinist D. Zwemmer geene aanleiding om dit wegen en zoo noodig ververschen van het ketelwater veelvuldiger te doen geschieden dan om de twee dagen.

Zoo is ook gehandeld op de laatste reis, alleen is men toen 25 Maart 1911 gedurende 20 uren te Wick binnen geweest en is van die gelegenheid gebruik gemaakt den ketel met zoet water te ververschen.

Het water is, vóór het ongeval op Zondag 2 April, het laatst gewogen Vrijdags te voren en bleek toen het gewicht bijna 3/32 te zijn en is ververscht met buitenboordswater.

Die dagen is steeds gevischt en werd de winch regelmatig gebruikt.

Vermelding verdient nog, dat de ketel het laatst op 20 Januari 1911 is open geweest, gebikt en schoongemaakt en daarna, hoewel tusschen 20 Januari en 2 April ettelijke reizen zijn gemaakt, niet is gebikt of schoongemaakt.

Naar het oordeel van den raad nu staat vast, dat het doorzakken der vuren is veroorzaakt door zoutaanzetting in den ketel, gevolg van de verregaande zorgelooze en onachtzame behandeling van den machinist, die immers, zoo hij de moeite had genomen bij het veelvuldig dienst doen der machine om iederen dag, zelfs meermalen per dag, te wegen en des noodig te ververschen, dit ongeval had kunnen voorkomen.

Bijvoeding met zeewater is toch niet ongewoon en heeft zonder bezwaar op meerdere schepen plaats, ook, volgens den directeur de Vries, op schepen van dezelfde maatschappij en zelfs op groote reizen.

Bij dit onderzoek heeft den raad nog getroffen de onvolledige kennis van den machinist Zwemmer, ook omtrent de indeeling van het schip met betrekking tot het hebben van versch water aan boord tot bijvoeding, niettegenstaande hij reeds 18 maanden op dit schip varende was, zoodat, om op dit punt tot klaarheid te komen, de raad eene tweede zitting tot onderzoek noodig had.

Aldus gedaan bij mr. C. van der Zweep, plaatsvervangend voorzitter; C. L. J. Kotting, lid; H. de Booy, D. H. Hinlopen, D. Hubert, plaatsvervangende leden; J. G. T. Broekmeijer, W. Fenenga, J. Maandag, buitengewone leden, in

tegenwoordigheid van 's raads plaatsvervangend secretaris, mr. C. Henny, en uitgesproken door den plaatsvervangend voorzitter ter openbare zitting van 9 Juni 1911.

(*get.*) C. VAN DER ZWEEP.
,, C. L. J. KOTTING.
,, H. DE BOOY.
,, HINLOPEN.
,, D. HUBERT.
,, BROEKMEIJER.
,, W. FENENGA.
,, J. MAANDAG.
,, C. HENNY.

Voor eensluidend afschrift,
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Woensdag 9 Augustus 1911, n°. 185.

N°. 49.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende den brand, welke op 27 Maart 1911 heeft plaats gehad aan boord van het stoomschip *Andijk.*

Het te Rotterdam thuis behoorende stoomschip *Andijk*, toebehoorende aan de Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaartmaatschappij, aldaar gevestigd, onderscheidingssein N. D. G. F., metende bruto 6300 en netto 4012 R. T., is beladen met stukgoederen op 9 Maart 1911 van Rotterdam vertrokken met bestemming naar New-York, Baltimore en Newport News.

Op 25 Maart 1911, toen het schip aan de pier te Hoboken lag te lossen, is des avonds te 11.45 in het onderruim aan den voorkant aan stuurboordzijde, in ruim 5, brand in de lading uitgebroken, welke snel in hevigheid toenam, en slechts met drie slangen van het schip en vier van den wal is kunnen worden gebluscht, na gedurende een tiental uren belangrijke schade te hebben aangericht.

De gezagvoerder was, toen de brand ontstond, in zijne hut. De wacht werd gedaan door den derde-stuurman Adrianus Smit en den matroos-lampenist Harm van Laten, doch geen hunner was bij het ontstaan van den brand tegenwoordig. De stuurman bevond zich op het achterdek en ging nu eens hier, dan eens daar kijken, daar er uit zes luiken te gelijk gelost werd; van Laten was in ruim 6, en meer in het bijzonder belast met het waken tegen diefstal van de in dat ruim gestuwde jenever.

De *Andijk* heeft eene inrichting voor electrisch licht, doch in het tusschendek en de ruimen zijn geen stop-koppelingen.

Er kunnen aan de luikhoofden wel electrische lampen met weerkaatsers worden opgehangen, maar de op de 6 aan dek

zich bevindende koppelingen sluitende slangen zijn niet zoo lang, dat men met daaraan verbonden looplampen in alle hoeken der ruimen zou kunnen komen.

De lossing geschiedt door Amerikaansche bootwerkers in vasten dienst der reederij, onder hunne werkbazen; de verlichtingstoestellen, voor de ruimen bestemd, en bestaande in petroleum-veiligheidslampen, eene soort bollantaarns, die, wanneer zij omvallen, behooren uit te gaan, behooren aan de reederij en worden in New-York bewaard, onderhouden en gevuld.

Toen de brand ontstond, was in ruim 5 niemand van de bemanning der *Andijk* aanwezig.

Zoodra stuurman Smit van de bootwerkers, die in allerijl uit ruim 5 vluchtten, vernam, dat er brand was, deed hij snel de slapende bemanning en de officieren uitporren en koppelde hij eene brandslang aan om de vlammen te stuiten, die toen uit het onderruim opsloegen, zoodat enkele minuten na het ontstaan van den brand water kon worden gegeven.

Er is water in het schip gespoten, totdat er ongeveer 20 voet instond, hetgeen na het blusschen van den brand met een centrifugaalpomp weder uitgepompt is.

Op 27 Maart is voor den consul-generaal der Nederlanden te New-York scheepsverklaring afgelegd, terwijl op 29 April door den inspecteur voor de scheepvaart te Rotterdam een voorloopig onderzoek naar oorzaak en gevolgen van den brand is ingesteld.

In afwijking van het voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart, dat naar aard en oorzaak van dit ongeval een nader onderzoek zou worden ingesteld, dat op 12 Juni 1911 in de openbare vergadering van den Raad voor de Scheepvaart werd aangevangen en beëindigd.

Als getuigen werden, behalve de evengenoemde personen van Adrianus Smit en Harm van Laten, gehoord de gezagvoerder Watze Krol, terwijl de raad kennis nam van het scheepsjournaal, de scheepsverklaring en het stuwplan.

Aan deze verklaringen en bescheiden is vorenstaand verslag van het ongeval ontleend.

De gezagvoerder heeft vernomen van personen die in ruim 5 gewerkt hebben, dat eene veiligheidslamp, die op eene baal kurk geplaatst was, ter bijlichting van de bootwerkers, is omgevallen en, in stede van uit te gaan, in brand is gevlogen. Daar zij gevuld was met petroleum, en het brandende vocht zich snel verspreidde, nam de brand ernstige afmetingen aan.

De wachtdoende officier is, alvorens met veiligheidslampen in de ruimen gewerkt wordt, niet gewoon zich van hare deugdelijkheid te overtuigen; een man aan den wal, in dienst der reederij, heeft de opdracht te zorgen, dat zij in orde zijn.

De raad heeft uit het onderzoek den indruk verkregen, dat de brand niet is veroorzaakt door opzet of nalatigheid van de opvarenden der *Andijk*, en dat door hen spoedig en met overleg is gehandeld om dien te beteugelen.

Het heeft verwondering gewekt dat op een schip, voorzien van eene inrichting voor electrische verlichting, geene gelegenheid bestaat om bij electrisch licht in de lading te arbeiden.

Het gebruik van lampen, zij het van veiligheidslampen, gevuld met licht ontvlambare stoffen, acht hij bij het werken in de lading af te keuren om de ernstige gevolgen, welke een klein gebrek daaraan kan hebben.

Aldus gedaan op 12 Juni 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter, W. Allirol, L. Roosenburg, C. L. J. Kotting, leden, D. H. Hinlopen, plaatsvervangend lid, E. Deddes, buitengewoon lid, Z. W. C. Dekkers, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den plaatsvervangend voorzitter ter openbare zitting van 10 Juli 1911. Zijnde deze uitspraak niet geteekend door het plaatsvervangend buitengewoon lid Z. W. C. Dekkers, wegens verblijf in het buitenland.

(*get.*) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, L. ROOSENBURG.
,, C. L. J. KOTTING.
,, HINLOPEN.
,, E. DEDDES.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift,
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Woensdag 9 Augustus 1911, n°. 185.

N°. 50.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart betreffende de aanvaring op 3 Juni 1911 tusschen het Nederlandsche s.s. *Ariadne* en het Spaansche s.s. *Hercules.*

Het Nederlandsche s.s. *Ariadne*, onderscheidingssein N.F.T.V., varende onder Nederlandsche vlag met Nederlandschen zeebrief, toebehoorende aan de Maatschappij tot exploitatie van het s.s. *Ariadne*, directie Wm. Ruys & Zonen te Rotterdam, gebouwd van staal te Glasgow in 1885, geclasseerd bij Lloyds 100.A.I., groot 1280 B. en 803 N.R.T., bemand met 20 koppen, beladen met steenkool, vertrok 1 Juni 1911 uit Seaham Harbour met bestemming naar Toulon.

Het Spaansche ss. *Hercules*, varende onder Spaansche vlag met Spaansche papieren, toebehoorende aan de Compania Maritima Union te Bilbao, groot 2775 B.R.T., gebouwd van staal te Middlesbro in 1900, geclasseerd bij Lloyds, bemand met 32 koppen, beladen met phosphaat en hout, met 8 voet deklast, vertrok 10 Mei 1911 van Pensacola met bestemming naar Rotterdam, koersende over den Atlantischen Oceaan en door het Engelsche Kanaal.

Op 3 Juni 1911 omstreeks 4 uur 10 minuten n.m. passeerde de *Ariadne* het Royal Sovereign vuurschip op ongeveer 4 mijlen afstand op het geluid, daar het dik van mist was.

Sedert 8 uur 55 min. in den morgen was het afwisselend dik van mist geweest en werd de vaart naar omstandigheden geregeld en de stoomfluit gaande gehouden.

Tegen 5 uur 30 min. in dien namiddag, terwijl Beachy Head iets achterlijker dan dwars op ongeveer 4 mijlen werd gegist, de zee kalm met ongeveer geen wind en het getijde nagenoeg dood was, terwijl het laatste halve uur dik van

mist was, zoodat slechts 2 à 3 scheepslengten zicht was en daarom ongeveer 3 mijls vaart werd geloopen en het mistsein volgens voorschrift werd gegeven, werd ongeveer recht vooruit een stoomfluit gehoord, naar het geluid op korten afstand; het schip stoomde toen ongeveer West (magnetisch).

De eerste stuurman, sedert 4 uur n.m. op wacht, stond op de brug aan S.B., bediende de fluit, de kapitein bevond zich op de brug aan B.B., bediende de telegraaf naar de machinekamer, terwijl een uitkijk op den bak stond.

Voor gezegde stoomfluit vooruit had men wel fluitseinen aan B.B. en S.B. achteruit gehoord, doch niet vooruit.

Op het hooren van gemelde stoomfluit vooruit, welk geluid eenparig werd gehoord door kapitein, stuurman en uitkijk, die nog de voorgeschreven 3 stooten op zijne trompet gaf, is onmiddellijk de machine gestopt.

Op hetzelfde oogenblik doemde vooruit, iets op S.B. boeg, een schip uit den mist op, werd volle kracht achteruit geslagen en het roer hard S.B. (o.c.) gelegd, maar volgde ook onmiddellijk de aanvaring.

Ongeveer gelijktijdig met het stoppen is nog met de stoomfluit van de *Ariadne* geluid gegeven, hetgeen echter niet bedoeld was als eenig manoeuvre-sein, maar ontstond, doordat de stuurman, die de fluit bediende en het trektouw in de hand hield, op het plotseling zien van het andere schip van schrik aan dat touw trok, waardoor de fluit ging en wel niet een korte, maar ook niet een lange stoot ontstond.

De *Hercules* bevond zich dien 3den Juni ten 2 uur n.m. tusschen de Owers en Beachy Head met mist, waarom halve kracht, d. i. met 4 à 5 mijls vaart gestoomd werd en het voorgeschreven mistsein gegeven werd.

Sedert 4 uur n.m. werd de mist zoo dik, dat toen slechts langzaam, d. i. 2 à 3 mijls vaart geloopen werd en ook steeds het voorgeschreven mistsein gegeven werd.

De kapitein, eerste- en tweede-stuurman stonden op de brug, een uitkijk was op den bak. Er werden wel fluitseinen aan B.B. en S.B. achteruit vernomen, maar niets vooruit of voorlijker dan dwars gehoord.

Het schip stoomde ongeveer Oost (magnetisch).

Op eens wordt te ongeveer 5 uur 25 min. n.m. (tijd van het Spaansche schip) recht vooruit een lange stoot op een stoomfluit gehoord.

Daarop geeft de *Hercules* een korten stoot, waarna men van de andere een stoot hoort, opgevat als een korte stoot als antwoord op den eigen korten stoot.

Te gelijker tijd wordt het roer hard S.B. (Spaansch = S.B. n.c.) gelegd, maar ook gelijkertijd volgt de aanvaring voordat nog het schip naar het roer geluisterd had.

Vóór die aanvaring is niet gestopt noch achteruitgeslagen.

De bedoeling van den kapitein van de *Hercules* was deze: toen hij den langen stoot op de fluit recht vooruit hoorde, meende hij door S.B. uit te gaan den tegenligger B.B. op B.B. te kunnen passeeren, hoewel hij bij het geven van dat commando naar S.B. dien tegenligger nog niet kon zien: had hij bij het hooren van gezegden langen stoot onmiddellijk gestopt en hard achteruitgeslagen, dan nog zoude naar zijne overtuiging de aanvaring geschied zijn, omdat zijn zwaar beladen schip, bij de geloopen vaart van 2 à 3 mijl, toch dan nog 3 à 4 minuten noodig had gehad om de vaart er geheel uit te krijgen en voor dat tijdsverloop reeds lang de aanvaring heeft plaats gehad.

Uit het geluid van het fluitsein leidde hij af, dat de tegenligger vlak bij was en begreep hij, dat voor stoppen en achteruitslaan geen tijd meer was, vandaar zijn commando om naar S.B. te gaan als eenige kans om vrij te loopen, in welke verwachting hij een moment werd gesterkt toen hij den korten stoot van den tegenligger hoorde.

De aanvaring had plaats in dier voege, dat de schepen elkander op S.B.boeg raakten en wel de voorsteven van de *Ariadne* tegen de S.B.boeg van de *Hercules* even achter de kluis, waardoor beide schepen groote schade beliepen.

Na voorloopige voorzieningen in Engeland arriveerden beide schepen respectievelijk 14 en 12 Juni 1911 te Rotterdam, waar door den inspecteur voor de scheepvaart in het 2de district op 16 Juni 1911 een voorloopig onderzoek ten deze werd ingesteld.

Overeenkomstig het voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart van 18 Juni 1911 besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 20 Juni 1911 tot een onderzoek betreffende deze ramp door den raad.

Alsnog werd door den inspecteur in het 2de district zijn voorloopig onderzoek aangevuld met een verhoor van de opvarenden van het Spaansche schip op 4 Juli 1911, waarna ter openbare zitting van den raad van 10 Juli 1911 het onderzoek plaats had.

Toen werd kennis genomen van:

1. eene scheepsverklaring dato 7 Juni 1911 door schipper en bemanning van het s.s. *Ariadne*, ten overstaan van den Nederlandschen vice-consul te Dover afgelegd;

2. het dek- en het machinekamerjournaal aan boord van

het s.s. *Ariadne* gehouden gedurende de hier behandelde reis;

3. een rapport dato 15 Juni 1911 van den expert voor de scheepvaart G. H. Bouman, betreffende de in Engeland door hem opgenomen schade aan het s.s. *Ariadne;*

4. een protest, dato 8 Juni 1911 door den schipper van het s.s. *Hercules* ten overstaan van den te Dover resideerenden notaris Sydenham Payn afgelegd.

Als getuigen werden gehoord:

Haije de Jonge, gezagvoerder, Jan Oldenburger, eerste-stuurman, Jan Wagter, matroos destijds uitkijk, allen op de *Ariadne*, Isidoro Pallin, gezagvoerder, Manuel Arrinda, eerste-stuurman, en Aramburu Cassiano, matroos en destijds uitkijk, allen van de *Hercules*, terwijl voorlezing is gedaan van de processen-verbaal van den inspecteur voor de scheepvaart, houdende de verhooren van deze getuigen en van: L. J. H. Lehmann, destijds roerganger, A. C. Kosman, eerste-machinist op de *Ariadne*, E. Zulacia, tweede-machinist, en Antonio Pinto, destijds roerganger op de *Hercules*.

Aan een en ander is vorenstaand relaas der feiten ontleend.

De raad aanvaardt, als juist en te goeder trouw gedaan, de toedracht der zaak wederzijds door de *Ariadne* en de *Hercules* gegeven en dan is op de navigatie van beide schepen ten deze geene aanmerking te maken en de aanvaring te beschouwen als een gevolg van den heerschenden dikken mist.

De *Ariadne* heeft dan volmaakt correct gehandeld door matige vaart te loopen en te stoppen, zoodra het mistsein vooruit werd gehoord, ook door achteruit te slaan, zoodra de tegenligger in zicht kwam.

De *Hercules* echter heeft in strijd met het uitdrukkelijk voorschrift van art. 16, 2de lid. van het Internationaal Reglement, toen zij het mistsein recht vooruit hoorde, zonder nog het schip te zien, niet wetende dus hoe de positie van dat schip was, in stede van te stoppen, nog gemanoeuvreerd door S.B.roer (n.c.) te geven, met aankondiging daarvan door een korten stoot op de fluit: evenwel deze overtreding van het reglementair gebod heeft naar het oordeel van den raad geen oorzakelijk verband met de ramp, vermits de positie van en de afstand tusschen de beide schepen bij het geven van het bevel tot die verkeerde manoeuvre reeds zoodanig was, dat, ook indien toen onmiddellijk gestopt ware, toch de aanvaring zou zijn gevolgd, immers de tijd was zoo kort, dat bij de aanvaring het schip zelfs nog niet naar het roer geluisterd had, terwijl evenmin zeker is, dat bij onverwijld stoppen de stoot lichter zou zijn

geweest en minder schade zou hebben veroorzaakt dan nu het geval was.

Opmerkelijk is, en dit heeft aanstonds den raad getroffen, dat beide schepen, bij stil weder, recht tegen elkander in koersende en mistseinen gevende, ieder voor zich mistseinen aan B.B. en S.B. achter uit hoort, maar niets waarneemt van de fluitseinen van den tegenligger, van welk buitengewoon verschijnsel de raad onder de gebleken omstandigheden de verklaring niet vermag te geven; de mogelijkheid bestaat echter, dat de laatste fluitseinen door beide te gelijker tijd gegeven zijn.

Aldus gedaan door de heeren mr. C. van der Zweep, plaatsvervangend voorzitter, W. Allirol en L. Roosenburg, leden, D. H. Hinlopen en W. Bakker, plaatsvervangende leden, H. de Jongh en A. Smits, plaatsvervangend buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris mr. Richard Janssen en uitgesproken door den plaatsvervangend voorzitter ter openbare zitting van 22 Juli 1911. Zijnde deze uitspraak niet geteekend door het plaatsvervangend lid W. Bakker, wegens verblijf in het buitenland.

(*get.*) C. van der Zweep.
,, W. Allirol.
,, L. Roosenburg.
,, Hinlopen.
,, H. de Jongh.
,, Alex Smits.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift,
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Zaterdag 12 Augustus 1911, n°. 188.

N°. 51.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart betreffende het ongeval op 29 Juni 1911 overkomen aan het kofschip *Voorwaarts*.

Het twee-mast kofschip *Voorwaarts*, kapitein G. van der Laan, toebehoorende aan de naamlooze vennootschap: Zeilschip *Voorwaarts*, directeur J. J. Onnes, thuis te Groningen, gebouwd van staal in het jaar 1911 door Wed. de Jong te Ruischerbrug bij Groningen, onder toezicht van Bureau „Veritas" geklasseerd I. 3/3 G.l.l., gemeten op 113,94 B., 89,12 N.R.T., onderscheidingssein P. W. S. H., is onder Nederlandsche vlag met Nederlandschen zeebrief en voorzien van certificaat van deugdelijkheid, 24 Juni 1911 vertrokken van Delfzijl, bestemd voor Norrköping (Zweden), beladen met 130 000 K.G. cokes.

De bemanning bestond uit den kapitein, den stuurman, een matroos en een kok, terwijl de vrouw van den kapitein als passagier medevoer.

Alle voorgeschreven hulpmiddelen voor de navigatie waren aan boord.

Bij den bouw is het werk geregeld gecontroleerd door de ambtenaren der scheepvaartinspectie en den expert van het Bureau „Veritas".

Op weg naar Emden, waar de lading cokes is ingenomen, is het schip in het Eemskanaal, terwijl het met 2 paarden gejaagd werd, gevaren tegen het remmingswerk van eene brug; het schip raakte aan B.B. en stootte terug op S.B.; de plaats van aanraking was 1 à 2 voet boven de waterlijn leegscheeps, welke na de belading onder water lag.

Bij nauwkeurig onderzoek werd niets anders bevonden, dan dat ter plaatse de verf er wat af en een kleine deuk in het middengedeelte van eene plaat was.

Het ruim was geheel vol geladen, het kist of voorluik niet geheel met cokes, maar aangevuld met touwwerk en dergelijke, zoodat dit toch ook vol was.

Te Delfzijl is het schip geheel zeewaardig gemaakt, de luiken voorzien van dubbele kleeden, goed geschalkt.

Bij het laden is het zoo over S.B. als over B.B., zoo achter als voor over geladen, om te zien of het lekte, maar niets bespeurd.

Bij dat laden en ook te Delfzijl zijn de pompen geregeld gepeild, het vlak was droog.

Den 23sten Juni is het schip het laatst door een ambtenaar van de scheepvaartinspectie bezocht. Het had circa $\frac{1}{2}$ meter uitwatering en ging 6 voet diep.

Na vertrek uit Delfzijl woei het hard met buien uit het Z.Z.W., met hooge zee, gekoerst werd N. $\frac{1}{2}$ O.

Het schip lensde voor het grootzeil en gierde; het werkte zeer zwaar.

De pomp werd minstens elke wacht gepeild.

Den 25sten Juni is het grootzeil vastgemaakt en de stagfok gezet, waarvoor gelensd werd.

In den avond van dien dag werd circa 3 à 4 c.M. water bij de pomp gepeild, zonder dat voor dit verschijnsel eenige verklaring kon gevonden worden.

Elke wacht werd daarna in ongeveer 15 minuten het schip slinger lens gepompt.

Den 26sten Juni werd Hanstholm-lichttoren gepeild Z.Z.O., afstand 5 zeemijlen, wind Z.Z.W., harde koelte, hooge zee; het lekken was ongeveer als den vorigen dag.

Den 27sten Juni, ten ± 9 uur v.m., is het lichtschip van Skagen gepasseerd, wind Z.Z.W., het werd stiller. Het lekken werd niet erger en kon gemakkelijk bijgehouden worden. De stroom, uit de Aalborgerbocht komende, zette het schip naar de Zweedsche kust.

Den 28sten Juni in den vroegen morgen werd het licht van Vinga gepeild O.N.O., afstand circa 8 zeemijlen. Te 2 uur in den voormiddag werd de wind W.Z.W., steeds toenemende, tot te 6 uur dien morgen een storm woei uit het W.Z.W.

Het schip was vrijwel bezet op de Zweedsche kust en moest zwaar gezeild worden om van de kust te komen; er ging hooge zee en kwam veel water over.

Thans nam het lekken gestadig toe. Steeds zwaar zeilende

bij den wind werd langs de kust geloopen, zoo eerst over de Fladenbank, even boven het lichtschip, daarna over Lille Middelgrund, tusschen de bakens door.

Van eenig stooten aldaar is niets waargenomen, terwijl voor den diepgang van het schip aldaar meer dan voldoende water was.

Ter hoogte van Fladen-lichtschip kreeg het schip slagzijde over B.B. Des namiddags nam het lekken nog meer toe, maar kon door de pompen nog goed bijgehouden worden.

Den 29sten Juni nam de storm uit het W.N.W. in hevigheid toe en werd het lekken erger, zoodat niet meer met pompen bijgehouden kon worden. Te 6 uur in den morgen werd de lichttoren van Kullen gepeild in het Zuiden op circa 10 zeemijlen afstand, terwijl het schip dat niet meer te sturen was, dreef voor dicht gereefd bezaan en stagzeil.

Na scheepsraad werd besloten te trachten achter het eiland Hallands Väderö te komen en te ankeren.

Eene poging om het schip voor den wind te krijgen gelukte niet en dreef het dwars naar de kust naar Torekow.

De loodsvlag en even daarna de noodvlag werden geheschen.

De loodsboot van Torekow kwam daarna langszijde, beproefde nog met een lang touw te sleepen, wat niet ging, waarna een loods aan boord kwam en het loodsschip weg zeilde om hulp van eene stoomboot te Torekow te gaan halen. De *Voorwaarts* zonk echter steeds dieper, waarom de scheepsboot gereed gemaakt en te water gebracht werd, waarin allen gingen.

Ongeveer 5 minuten later kenterde het schip geheel en zonk in de diepte; alleen de masten bleven ongeveer 1 meter boven water.

De opvarenden konden hunne kleeren niet redden en ook de scheepspapieren bleven in het schip. Thans worden onderhandelingen gevoerd over het lichten van het schip.

Door den inspecteur voor de scheepvaart in het derde district is betreffende dit ongeval een voorloopig onderzoek ingesteld, waarna, ingevolge daartoe strekkend voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart den 10den Juli 1911 besloot, dat in deze zaak onderzoek door den raad zoude geschieden.

Dit onderzoek heeft plaats gehad ter openbare zitting van 22 Juli 1911.

Gehoord werden Geert van der Laan, schipper, en W. Wolters, matroos van de *Voorwaarts*, en nam de raad kennis van de verklaringen van deze personen en van die van G. F.

de Wit, kapitein, belast geweest met het toezicht op het afwerken en optuigen van de *Voorwaarts*, en van Koert Koetje, stuurman van de *Voorwaarts*, opgenomen in het proces-verbaal van voorloopig onderzoek van den inspecteur voor de scheepvaart in het derde district dd. 8 en 15 Juli 1911, van de scheepsverklaring den 1sten Juli 1911 door schipper en bemanning van de *Voorwaarts* ten overstaan van den vice-consul der Nederlanden te Helsingborg afgelegd, alsmede van eene planteekening van het schip, 16 September 1910 door bureau „Veritas'' gewaarmerkt, met afschrift van een schrijven dd. 8 Maart 1911 van den expert van bureau „Veritas''. houdende opgave van aan te brengen versterkingen in het oorspronkelijk plan, ten einde genoemd vaartuig te zien opgenomen in eene hoogere classificatie van voormeld bureau, n.l. de klasse I. 3/3 G.1.1., in stede van de klasse I. 3/3 P.1.1., terwijl ten slotte inzage werd genomen van een afschrift van eene verklaring van onderzoek door de scheepvaartinspectie in het derde district, waaruit blijkt, dat het schip de laatste maal den 23sten Juni 1911 te Delfzijl door de inspectie is bezocht.

Aan een en ander is vorenstaand relaas der feiten ontleend.

De raad heeft uit het gehouden onderzoek geene overtuiging kunnen putten omtrent de oorzaak van het lek worden en het daarna zinken van de *Voorwaarts*.

De als te gebruiken voorgeschreven materialen en de vastgestelde planteekeningen geven den raad geenerlei aanleiding om aan eenige minder deugdelijke constructie te denken.

Het stooten van het schip in het Eemskanaal tegen het remmingwerk was niet van ernstigen aard en bovendien is behoorlijke zorg besteed aan het nagaan van de gevolgen daarvan, zonder dat eenige aanwijzing tot lekken uit die oorzaak is bevonden; evenmin wijst iets op eenig stooten van het schip gedurende de reis in zee.

De navigatie, in het bijzonder het voeren van zeil, is niet gebleken te zijn geschied in strijd met de uitoefening van goede zeemanschap; zoodat alleen vaststaat, dat het nieuwe schip op zijne eerste reis zeilende is lek geworden en dientengevolge gezonken.

Aldus gedaan door de heeren mr. C. van der Zweep, plaatsvervangend voorzitter, W. Allirol, L. Roosenburg, C. L. J. Ketting, leden, J. S. Brouwer, plaatsvervangend lid, G. H. Bakker, J. Mooi en P. H. Bos, als scheepsbouw-

kundige voor de kleine vaart, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 3 Augustus 1911. Zijnde deze uitspraak niet geteekend door het lid L. Roosenburg en het plaatsvervangend lid J. S. Brouwer, wegens verblijf in het buitenland.

(get.) C. v. d. Zweep.
,, W. Allirol.
,, C. L. J. Kotting.
,, G. H. Bakker.
,, J. Mooi.
,, P. H. Bos.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift,
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Zondag 27 en Maandag 28 Augustus 1911, n°. 201.

N°. 52.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende de aanvaring op 1 April 1911 tusschen het Nederlandsche stoomschip *Prins Frederik Hendrik* en het Noorsche stoomschip *Nerrion*.

Het Nederlandsche stoomschip *Prins Frederik Hendrik*, te huis behoorende te Amsterdam, toebehoorende aan de Naamlooze Vennootschap Koninklijke West-Indische Maildienst, onderscheidingssein P.Q.M.V., groot 2164 bruto, netto 1366 R.T., vertrok op Vrijdag 31 Maart 1911 des voormiddags 10 uur van de de Ruyterkade te Amsterdam tot het doen van een reis over Nederlandsch West-Indië naar New-York.

De *Prins Frederik Hendrik* heeft machines van ongeveer 1600 I.P.K. met 3 cylinders, triple-expansie-systeem. Zij heeft 2 stoomketels, werkende met 180 lp. overdruk. De schroef maakt, wanneer volle kracht gestoomd wordt, 62 omwentelingen per minuut, bij halve kracht 40 omwentelingen.

Op de evengenoemde reis stond het schip onder het bevel van den gezagvoerder Jan Pieter van der Borden, oud 34 jaar, wonende aan den Westerdoksdijk n°. 50 te Amsterdam, geëxamineerd als eerste-stuurman op de groote stoomvaart.

Te 1.40 n.m. werd de loods buiten de pieren van IJmuiden ontscheept en de koers gesteld op Z. W. t. W., per kompas te weten Z. W. t. W. ¾ W. magnetisch.

De zee was matig, de lucht heiig; er stond een flauwe koelte uit het W. Z. W.

Des avonds te 10.30 is men het Noord Hinder vuurschip op ongeveer 1 zeemijl afstands voorbijgekomen, te 2.10 v.m. Sandettie op 5 mijl afstand, te 3.10 East Goodwin op 2½ zeemijl afstand; het weder was en bleef heiig. Volgens het jour-

naal heeft het schip gedurende de hondenwacht volle vaart geloopen en werden verschillende koersen gestuurd.

Wat de dagwacht aangaat, het journaal vermeldt dat van 4 tot 4.40 is gestoomd 4 zeemijlen in de richting Z. W. t. W. $\frac{1}{4}$ W. p. k. (W. Z. W. magnetisch), hetgeen wijst op het stoomen met halve kracht gedurende dat tijdvak.

In de scheepsverklaring op 4 April 1911 voor den consul-generaal der Nederlanden te Londen door den gezagvoerder, J. P. van der Borden, en de leden der bemanning afgelegd, heet het:

,,Op Zaterdag 1 April des voormiddags te 3 uur, toen het schip tusschen de East en South Goodwins was, en terwijl het af en toe dik was van mist, stoomden wij langzaam (met een driemijlsvaart) vooruit. Te vier uur des morgens was de mist eenigszins minder dik geworden en stoomden wij met halve kracht. Wij passeerden te 4 uur 40 het mistsein van Dover en lieten het voorgeschreven mistsein hooren. Wij hoorden te 4 uur 47 even aan bakboord op $\frac{3}{4}$ streek twee lange stooten op eenen trompethoorn, waarop de machine dadelijk gestopt werd. Binnen 30 of 40 seconden daarna hoorden wij twee lange stooten, en zagen wij een wit licht recht vooruit. Wij gaven daarop volle kracht achteruit en drie korte stooten op de fluit. Dadelijk hierna zagen wij het witte licht naar stuurboord gaan, en het groene licht recht vooruit in zicht komen. Wij gaven toen onmiddellijk weder drie korte stooten en hoorden dadelijk daarna eveneens drie korte stooten van het tegenkomende stoomschip.

,,Wij zagen de witte en groene lichten van het andere stoomschip naar stuurboord gaan. Aangezien de aanvaring toen niet meer te vermijden was, legden wij het roer bakboord aan boord en raakten te 4 uur 50 een stoomschip met een deklast van hout, met een lichten schok aan stuurboordszijde achter de midscheeps. Ik zelf vroeg in het Engelsch, welke de naam van het andere schip was, en hoorde eenig geschreeuw aan boord daarvan, maar weet niet wat dit beteekende en of dit antwoord was op de vraag. Ik gaf bevel de passagiers en de bemanning te wekken en de booten aan bakboord en stuurboord tot strijken gereed te maken, ten einde — zoo noodig — hulp te bieden. Bij peiling van voorpiek en ruimen bleek er in de voorpiek vier voeten water te zijn en vijf minuten later was de voorpiek vol. De ruimen waren echter droog en eveneens de tanks. Wij zagen het aangevaren stoomschip zich verwijderen in peiling N. O. t. O. per kompas. Ik gaf toen last langzaam varende vooruit te stoomen, en met tusschen-

poozen van 1 à $1\frac{1}{2}$ minuut een langen stoot op de stoomfluit te geven. Wij koersten N. O. t. O. per kompas tot 5 uur 10 's voormiddags. Wij hoorden niets meer van het andere stoomschip, dat bij het rondstoomen uit het gezicht was geraakt. Wij gingen te 5 uur 10 ten anker voor stuurboordanker met 45 vadem ketting in 16 vadem water. Wij peilden alle pompen en tanks en vonden de voorpiek vol, en de tanks en ruimen droog. Bij opname der schade bleek, dat de voorsteven boven de waterlijn licht omgebogen was, en de huidplaten aan bakboordzijde ontzet waren.

,,Wij hielden de beide waterdichte deuren van de machinekamer gesloten, en beproefden met de handpompen en putsen de voorpiek leeg te krijgen, hetwelk niet gelukte. Wij hielden vervolgens scheepsraad en besloten, zoodra het opklaarde, Dover binnen te loopen als noodhaven.

,,Van Dover is het schip ter herstelling naar Londen vertrokken. Den 14 April kon het de voorgenomen reis weder vervolgen, van waar het 21 Juli 1911 te Amsterdam terugkeerde''.

Naar de oorzaken van de aanvaring in het hiervoren aangehaald uittreksel uit de op 4 April 1911 te Londen afgelegde scheepsverklaring vermeld, is door den inspecteur voor de scheepvaart in het eerste district op 24 Juli 1911 een voorloopig onderzoek ingesteld, nadat een commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 10 Mei 1911 besloten had, dat een onderzoek zou worden ingesteld.

Dit onderzoek is in 's raads openbare zitting van 3 Augustus aangevangen en beëindigd.

De raad nam kennis van:

1. het scheepsjournaal van het stoomschip *Prins Frederik Hendrik;*

2. het machinekamer-journaal;

3. de scheepsverklaring te Londen op 4 April 1911 afgelegd;

4. de verklaringen door: Jan Pieter van der Borden, gezagvoerder, Martinus Andries Gerardus Drijver, tweede-stuurman, Gerardus Kleindorp, hoofdmachinist, Jan de Boer, matroos, en Jan IJnsen, matroos, afgelegd voor den inspecteur voor de scheepvaart te Amsterdam;

5. de scheepsverklaring door de opvarenden van het stoomschip *Nerrion*, Andreas Wilhelm Brekke, gezagvoerder, Sivert Bjerkenäs, eerste-stuurman, Georg Kaspar Hansen, machinist, Anton Schwazys, matroos, en Ferdinand Theodoor Berg Lauritzen, matroos, op 11 April 1911 te Christiania afgelegd, en hoorde als getuigen Jan Pieter van der Borden,

Martinus Andries Gerardus Drijver, Gerardus Kleindorp, Jan de Boer en Jan IJsen, allen voornoemd.

Er dient op gewezen, dat tusschen de overgelegde bescheiden en de verklaringen der getuigen niet de overeenstemming bestaat, die behoort te bestaan om een duidelijk overzicht van het gebeurde te verkrijgen.

Gezagvoerder en tweede-stuurman houden staande, dat ongeveer kwartier voor vijf op het hooren van een mistsignaal de machine onmiddellijk is gestopt, wat ook in het scheepsjournaal doch niet in het machinekamerjournaal vermeld is; desgevraagd verklaarde de hoofdmachinist, dat hier een verzuim zijnerzijds in het spel is. De tweede-stuurman beweert, dat toen hij de wacht overnam de telegraaf op langzaam stond, waartegenover de verklaring staat van den hoofdmachinist, dat toen hij op de wacht kwam de machine halve kracht werkte, immers 40 slagen per minuut maakte.

Uit de verheden in het scheepsjournaal opgeteekend valt niet af te leiden, dat van 3.38 tot 4 uur langzaam is gestoomd, nochtans wordt dit feit in machinekamerjournaal en scheepsverklaring geboekstaafd.

De gezagvoerder houdt vol, dat van 4 tot 4.48 4 zeemijlen gestoomd is, waar het journaal als tijd opgeeft van 4 tot 4.40.

In het scheepsjournaal gewaagt de gezagvoerder van het hooren van een mistsein op een trompethoorn; bij zijn verhoor verklaarde de tweede-stuurman, dat het gehoorde sein een fluitsein was, doch dat het eenigszins schor en op een trompetklank geleek, gelijk voorkomt als eerst tot water gecondenseerde stoom wordt uitgeblazen.

De raad zag in de aangehaalde tegenstrijdigheden niet een poging om de waarheid opzettelijk te verbloemen, maar van gemis van inzicht van het groote belang om de journalen een getrouw beeld te doen geven van het voorgevallene aan boord en heeft gezagvoerder en hoofdmachinist daarop gewezen.

Bij samenvatting van het van de getuigen gehoorde en de mededeelingen in de stukken vervat, meent hij de volgende feiten te kunnen vaststellen:

1°. na 4 uur heeft de *Prins Frederik Hendrik* halve kracht geloopen, dat is 5 tot 6 zeemijlen;

2°. op het hooren van een fluitsein voorlijker dan dwars is de machine gestopt;

3°. bij het voor de tweede maal hooren van dat sein is de telegraaf op volle kracht achteruit gezet;

4°. 3 minuten nadat de machine volle kracht achteruit gedraaid had, heeft de aanvaring plaats gevonden, terwijl er

reden bestaat te vermoeden, dat, aangezien, na de aanvaring de machine nog 5 minuten achteruit heeft gedraaid en de lijn van de log gedurende dat achteruit draaien niet in de schroef is gekomen, de voorwaartsche beweging van het schip niet in een achterwaartsche is omgezet.

Die feiten acht hij het gevolg van bedenkelijke maatregelen van den gezagvoerder van de *Prins Frederik Hendrik.*

De vaart die de *Prins Frederik Hendrik* sedert 4 v. m. geloopen heeft is niet als een matige vaart aan te merken, voorgeschreven bij art. 16 der bepalingen ter voorkoming van aanvaring op zee, als hoedanig de raad de zoodanige beschouwt, die gelegenheid laat een ander schip te mijden.

Tevens heeft de gezagvoerder op het hooren van een mistsein voorlijker dan dwars de machine gestopt, maar, waar de ligging van het tegenkomend schip onbekend was, de mist zoo dik, dat men vaartuigen die men voorbij gevaren was, wel gehoord maar niet gezien had, en de *Prins Frederik Hendrik* nog vaart had, en wel zooveel vaart, dat na 8 minuten achteruit slaan haar voorwaartsche niet in een achterwaartsche beweging is kunnen worden veranderd, had hij onmiddellijk dienen achteruit te slaan om de vaart uit het schip te halen en daarmede niet moeten dralen, totdat hij het fluitsein van den tegenligger voor de tweede maal hoorde.

Afgaande op hetgeen in het journaal van het stoomschip *Nervion,* waarmede de *Prins Frederik Hendrik* in aanvaring is geweest, is vermeld, meent de raad dat maatregelen door den gezagvoerder van dien bodem genomen om aanvaring te voorkomen, alleszins doeltreffend waren.

Ongeveer half vier — opmerking verdient, dat de tijden door de *Prins Frederik Hendrik* opgegeven, den middelbaren tijd van Amsterdam tot grondslag hebben en deze bij den tijd van de *Nervion* ongeveer 15 minuten voor was, — is de telegraaf der *Nervion,* omdat er dikke mist heerschte op „zeer langzaam'' gezet en sedert is bestendig het mistsein, een lange stoot op de fluit, gegeven. Even na vieren vernam men een fluitsein op bakboordsboeg en de machine werd gestopt. Daarop is een fluitsein aan stuurboord vernomen. Beide seinen werden beantwoord. De schepen waarvan die seinen afkomstig waren trokken voorbij. Onmiddellijk na het laatste sein werd het sein van de *Prins Frederik Hendrik* vernomen. De machine der *Nervion* was toen 8 tot 10 minuten gestopt, nadat zij eerst een half uur „zeer langzaam'' gedraaid had en men niet meer dan 2 tot $2\frac{1}{2}$ mijl geloopen had. Aangenomen mag worden, dat de vaart toen uit het schip was en

ten rechte het stilliggen van het schip door het tweestoots fluitsein, gelijk het door de *Prins Frederik Hendrik* vernomen werd, is kenbaar gemaakt.

Uit de verklaringen van de bemanning der *Prins Frederik Hendrik* is niet gebleken, dat de *Nervion* in strijd met haar seinen, vaart liep.

De raad meent de aanvaring dan ook uitsluitend te moeten toeschrijven aan de groote vaart die de *Prins Frederik Hendrik* gedurende den dikken mist heeft geloopen.

Aldus gedaan door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter, W. Allirol, C. L. J. Kotting, leden, R. Posthumus Meyjes, D. H. Hinlopen, plaatsvervangende leden, jhr. L. P. D. Op ten Noort, P. de Boer, plaatsvervangende buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 7 Augustus 1911.

(*get.*) Th. B. Pleyte.
,, W. Allirol.
,, C. L. J. Kotting.
,, R. Posthumus Meyjes.
,, Hinlopen.
,, Op ten Noort.
,, P. de Boer.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift,
C. Henny.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Woensdag 6 September 1911, n°. 208.

N°. 53.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, te Amsterdam, betreffende het ongeval aan boord van het stoomschip *Neptunus* op 28 Juni 1911.

Het stoomschip *Neptunus*, thuis behoorende te Amsterdam, toebehoorende aan de Koninklijke Nederlandsche Stoombootmaatschappij, onderscheidingssein P.M.N.I., vertrok op 8 Juni 1911 van Amsterdam, onder bevel van den gezagvoerder Dirk Kat, tot het maken van eene reis naar verschillende Middellandsche zeehavens en terug.

Zoo op de uit- als op de thuisreis zou Lissabon worden aangedaan.

Het schip, geklasseerd in de hoogste klasse van ,,Veritas'', was voorzien van een certificaat van zeewaardigheid. Het meet 976/1549 R.T., heeft eene machine van ongeveer 800 I.P.K. De bemanning bestond uit 23 koppen.

Het schip had eene gemengde lading. Met name was in ruim n°. 2 geladen ongeveer 110 ton oud ijzer, 190 ton staalblokken bestemd voor Oneglia, eene partij planken, aardappelmeel en 42 vaten vetzuur. Op de belading en de stuwage heeft de eerste-stuurman het toezicht gehad; werd met licht in de ruimen gewerkt, dan bediende men zich van electrisch licht. Streng toezicht is gehouden dat in de ruimen door officieren, bemanning en bootwerkers niet werd gerookt.

Den 14den Juni is het schip te Lissabon gekomen, vanwaar het 16 Juni naar Oneglia vertrok; op 22 Juni te Oneglia aangekomen, vertrok het op 23 Juni naar Genua, waar het denzelfden dag aankwam en vanwaar het 27 Juni vertrok met bestemming naar Napels.

Zoowel te Lissabon, te Oneglia als te Genua is in ruim

n°. 2 gelost en geladen. De temperatuur in de ruimen was niet hoog, daar het goed weder was en de luiken gedurende de reis vaak geopend werden.

Op de platvoetwacht van Woensdag 28 Juni 1911, te 1.30 n.m. — men had kaap Rosso op het eiland Giglio in het N.O.½O. gepeild op ongeveer 6 zeemijlen afstands en men liep eene vaart van ongeveer 12 zeemijlen —, vestigde de eerste-stuurman er de aandacht van den kapitein op, die met den eerste-machinist stond te praten, dat er rook kwam uit de luchtkokers op ruim 2.

Onmiddellijk werd de bemanning uitgepord, de luiken werden geopend, de waterslag in ruim 2 gelegd, waarin de stuurman met 3 man afdaalden.

Deze namen waar, dat de vaten vetzuur in vlammen stonden.

Door veel water op de brandende massa te spuiten en nat gemaakte dekkleeden daarover heen te spreiden, mocht het gelukken de brand te negen uur meester te worden.

Na aankomst te Napels werd aldaar voor den consul der Nederlanden op 30 Juni scheepsverklaring afgelegd.

Door den inspecteur voor de scheepvaart in het eerste district werd op 4 Augustus 1911 naar oorzaak, oorsprong en gevolgen van het hier beschreven ongeval een voorloopig onderzoek ingesteld, nadat eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 10 Juli 1911, op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, tot het instellen van een onderzoek had besloten.

In 's raads openbare zitting van 7 Augustus 1911 werd dit onderzoek aangevangen en beëindigd en de gezagvoerder Dirk Kat, oud 40 jaren, wonende te Amsterdam, als getuige gehoord.

De raad nam verder kennis van:

1. het scheepsjournaal van de *Neptunus;*

2. het machinekamerjournaal van de *Neptunus;*

3. de scheepsverklaring op 30 Juni 1911 te Napels afgelegd;

4. een brief van 6 Juli 1911 van de agenten der Koninklijke Stoombootmaatschappij te Rotterdam, de firma Hudig & Veder, houdende dat van de afladers der 42 vaten vetzuur, „the United Soap Works Ld.", bericht was ontvangen, dat het vetzuur was gewonnen uit plantaardige oliën, waaruit de glycerine getrokken is, en dat deze zelfstandigheid niet vatbaar is voor zelfontbranding;

5. de teekening van het schip;
6. het stuwplan der lading.

Getuige Kat heeft bij zijn verhoor nog te kennen gegeven, dat de vaten vetzuur boven op het oud ijzer lagen en wel twee hoog, met de bodems tegen een vurenhouten schot aan. Dit houten schot was twee d.M. verwijderd van een ijzeren schot, dat ongeveer 1 M. van den ketel afstond, welke ketel met asbest verpakt was. De ruimte tusschen houten en ijzeren schot was met aangestampte slakkenwol opgevuld. Van de vaten bleken bodems en duigen door het vuur aangetast en in het houten schot was ter plaatse waar de vaten er tegen aan lagen, een groot cirkelvormig gat gebrand. Het houten schot, dat bij het blusschen van den brand gedeeltelijk was weggekapt en bij den bouw van het schip daarin is aangebracht, is op raad van „Veritas" te Napels geheel verwijderd en vervangen door een ander, staande op grooteren afstand van het ijzeren schot.

De raad is van oordeel, in aanmerking nemende de plaats waar de haard van het vuur gezien is, het strenge toezicht dat op de lading werd gehouden, en de omstandigheid dat de brand eerst dertig uur na vertrek van Genua uitbrak, dat de ontbranding der vaten en het schot niet aan een oorzaak van buiten moet worden geweten.

Voor zoover hij heeft kunnen nagaan is het vetzuur van de samenstelling als werd ingeladen, niet aan zelfontbranding onderhevig.

Op grond van hetgeen de ondervinding te dien aanzien heeft geleerd, is hij geneigd de oorzaak te zoeken in zelfontbranding van het vurenhouten schot of het hout der vetzuur-vaten, welk hout, blootgesteld aan een hooge warmtegraad, z.g. pyrofoor kan zijn geworden, geraakt in een toestand dat alle vochtdeelen zijn verdampt en dat zich daarin bevinden stoffen als hars en dergelijke, die door verhitting gasvormig geworden, door een warmen luchtstroom tot ontbranding kunnen zijn overgegaan.

De gezagvoerder heeft, naar 's raads meening, krachtig en oordeelkundig gehandeld om het dreigend gevaar te bestrijden.

Aldus gedaan door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter, W. Allirol, C. L. J. Kotting, leden, R. Posthumus Meyjes, plaatsvervangend lid, H. de Jongh, A. Smits, plaatsvervangende buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken

door den voorzitter ter openbare zitting van 29 Augustus 1911. Zijnde deze uitspraak niet geteekend door het lid C. L. J. Kotting, wegens verblijf in het buitenland.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, R. POSTHUMUS MEYJES.
,, H. DE JONGH.
,, ALEX SMITS.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift,
C. HENNY.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Vrijdag 15 September 1911, nº. 216.

Nº. 54.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende het ongeval op 5 November 1910 overkomen aan het stoomschip *Alkaid*.

Het Nederlandsche stoomschip *Alkaid*, onderscheidingssein N. C. N. V., in 1910 te Rotterdam van staal gebouwd, thuis behoorende te Rotterdam, toebehoorende aan van Nievelt & Goudriaan's Stoomvaart Maatschappij, voerende de Nederlandsche vlag, groot bruto 3028, netto 1883 R. T., voorzien van een certificaat van zeewaardigheid, vertrok op 5 November 1910 des avonds te 7.30 van Marseille met bestemming naar Constantinopel voor orders. Het schip was bemand met 22 koppen onder den gezagvoerder Johannes Datema.

Het schip, dat te Marseille in het Bassin National gelegen had, verliet de haven door den westelijken ingang; de gezagvoerder was op de brug, waar zich de matroos Gosse van der Heide aan het roer bevond. In de haven had men zich van een loods bediend, die echter binnen de pieren het schip reeds verlaten had.

Bij vertrek van het schip was de eerste-stuurman Kornelis Egbert Dik op den bak, de tweede-stuurman Johannes Christiaan van den Burg met den derde-stuurman op de kampanje bezig met het verrichten van scheepsbezigheden, als zeevast zetten, enz.

Toen stuurman Dik met zijn werk op den bak gereed was, begaf hij zich naar de brug.

Het viel hem op, dat het schip zich in den rooden sector van het vuur van Saut de Marrat bevond. Des namiddags had de gezagvoerder hem gezegd, dat hij zijn weg zou nemen oostelijk van de eilanden Ratonneau en Pomegue, tusschen het eiland Chateau d'If en het baken van Sourdarras door, hij had daarop de kaart van Imray, Laurie, Norie & Wilson,

waarop een havenplan van Marseille voorkomt, en de zeilaanwijzingen nagekeken en maakte er nu den gezagvoerder opmerkzaam op, dat men in den witten sector, zich uitstrekkende van N. 22° O. tot N. 18° O. (magn.) moest zijn. De vuren, waartusschen men moest doorvaren, waren bovendien beide aan bakboord. Men lag Z. Z. W. ½ W. voor. De kapitein stopte de machine, deed den tweede-stuurman roepen, die ettelijke malen te Marseille was geweest — de gezagvoerder zelf was er nog niet geweest — ging met dezen in de kaartenhut de kaart raadplegen, kwam op de brug terug, commandeerde bakboordroer n. c., deed weder vooruit slaan en het schip kwam Z. t. O. voorliggende weder in den witten lichtsector van het vuur van Saut de Marrot.

Nu was het baken van Sourdarras even aan stuurboordszijde zichtbaar. Enkele minuten werd doorgestoomd, waarop stuurman Dik aanried Z. t. W. ¾ W. te gaan sturen en zich naar de kaartenhut begaf, om zelf ook de kaart nog eens in te zien.

Enkele minuten daarna weder aan dek komende, zag hij den kapitein bij de telegraaf staan. Het licht van Sourdarras was op zeer korten afstand aan stuurboord.

Hij riep den kapitein toe, dat men op de klippen liep, riep den roerganger toe, dat hij hard stuurboordroer zou geven en hielp dezen het roer over te halen.

Dit mocht echter niet meer baten. Kort daarop liep het schip, Z. voorliggende, op de klippen.

Door den gezagvoerder is op 25 November 1910 te Marseille voor den consul der Nederlanden scheepsverklaring afgelegd, welke het volgende bevat:

Vertrokken ten 7.30 n.m. met behulp van eene sleepboot uit het National dock te Marseille. Het schip was hecht, dicht en sterk en bevond zich in zeewaardigen toestand. De lantaarns brandden helder. Lagen ten 7.50 n.m. slaags en stoomden volgens loodsaanwijzing naar zee. Ontscheepten ten 8.10 n.m. den loods binnen de pieren en stoomden in peiling van het groene vuur der zuidpier de haven uit. Harde W. N. W. wind. Hooge zee en deining, slingerend schip.

Passeerden ten 8.20 n.m. het groene vuur der zuidpier en stoomden in peiling der vuren baken Canobier en If eiland.

Stoomden met afwisselende kracht door den harden wind en stroom om de O. Z. O., dreven erg om de Oost, peilden ten 8.40 de lichtbaken op S.B.boeg naar gissing op ½ mijl afstand. Gaven daarna S.B.roer om zoodoende met de koers van Z. t. W. ¾ W. tusschen Canobier baken en If eiland door te varen. Bemerkten plotseling dat het licht van de baken, wat

we veronderstelden op ½ mijl afstand van ons af te zijn veel dichter bij was. Draaiden het roer direct hard over naar S.B. doch werden door den harden wind en sterken stroom zoo snel afgezet, dat we niet boven de baken konden komen, derhalve liepen wij met eene vaart van ± 4 mijl op de rotsen en raakten met de S.B.boeg de vuurbaken. Zetten direct de machine van vooruit op volle kracht achteruit. Loodden het schip rond en bevonden dat er aan B.B. van af voorkant tot aan achterkant bruggedek 15 vóet water stond en aan S.B. van af het fokkewant tot aan voorkant achterwant 15 tot 18 voet, met uitstekende punten. Peilden tanks en vullings en bevonden dat het schip voor water maakte. Peilden aanhoudend door en begonnen te pompen op de voortank. Na een half uur hierop gepompt te hebben, bevonden we dat dit water niet zakte. Pompten vervolgens op tank II en konden deze eveneens niet lens krijgen, maakten nagenoeg geen water in de vullings. Pompten achtereenvolgens op de machinekamer-tanks, tank 5 en 6 en bevonden, dat alleen tank 5 lens te halen was. Bleven aanhoudend achteruit slaan, doch kregen het schip niet vlot. Gaven aanhoudend noodseinen en ontstaken vuurpeilen. Maakten de reddingsbooten in gereedheid om zoo noodig het schip te verlaten. Heschen 2 roode bollantaarns op en haalden de andere seinlantaarns neer. Op ons aanhoudend gefluit op de stoomfluit, gaf eene passeerende boot, die uit de haven kwam, antwoord, en stoomde direct naar de haven terug om assistentie te zoeken. Ten 10.30 n.m. ontwaarden wij éenige stoomloodsbooten die op ons afkwamen. Namen ten 10.50 n.m. een loods aan boord voor assistentie en maakten na gehouden scheepsraad de loodsboot achter aan S.B.zijde vast met een 7″ manillatros, om te voorkomen dat het schip verder op de rotsen raakte. Na een half uur kwam eene groote sleepboot van den wal, welke de tros van de loodsboot overnam, waarop de loodsboot vertrok om meer assistentie te halen. Ten 11.30 n.m. brak de lichtbaken af, door het zware stooten en werken van het schip. Gedurende den nacht kwamen geene sleepbooten opdagen. Tanks en vullings werden aanhoudend gepeild. Aanwakkerende harde koelte. Hooge W. N. W. zee en deining, hevig stootend schip.

Zondag 6 November 1910. Tegen het dagworden kwamen verscheidene sleepbooten opdagen, welke alle een sleeptros namen en van achteren begonnen te trekken. Gedurende het sleepen werden 2 trossen van 7″ en 2 trossen van 6″ op verschillende plaatsen gebroken en totaal onbruikbaar gemaakt.

Werkten met de machine volle kracht achteruit, bemerkten dat ruim II ten 9 uur v.m. veel water begon te maken en bevonden, dat er een gat van ± 2 voet aan S. B. achter het hoofd van luik II (in de vulling) was ontstaan. Begonnen met alle middelen op dit ruim te pompen en probeerden een zeil onder het schip door te halen, wat ons niet lukte, daar de rotspunten alles afsneden. Ten 10 uur v.m. stond er 8 voet water in ruim II, ook bemerkten wij, dat het waterdichte schot tusschen ruim I en II begon te lekken, zoodat ook water in ruim I stroomde. Zetten de pomp van ruim II op ruim I om te probeeren dit lens te houden. Werkten tot 10.10 v.m. achteruit, waarna wij de machine stopten en eenige sleepbooten vertrokken en drie bleven om het schip op den wind te houden om te voorkomen dat wij verder op de rotsen raakten. Seinden naar den wal dat het schip in zeer gevaarlijke positie was, dat ruim II vol water stond, dat verlangd werd een centrifugaalpomp te sturen om de voorruimen leeg te halen.

In het ambtelijk verslag van genoemden consul, gedagteekend 20 Januari 1911, mede geteekend door K. E. Dik, eerste-stuurman, W. C. M. Visser, eerste-machinist, J. Muller, derde-machinist, en G. van der Heide, matroos, is nog vermeld:

Alle voorzorgsmaatregelen werden getroffen om het schip zoo goed mogelijk te behoeden en 9 November begon de bergingsstoomer *Walkyrien* hulp te verleenen, welke 17 November met een gunstigen uitslag bekroond werd.

Nadat het schip vlot was, werd het onmiddellijk in de nabijheid zijnde quarantainehaven (Frioul) gesleept, waar het 's avonds om 10.30 aan de kade gemeerd lag.

Van 18 tot 24 November werden te Frioul diverse werkzaamheden verricht om het schip veilig naar het droogdok in de haven van Marseille te doen sleepen en kwam de *Alkaid* 24 November 1910 's ochtends in het droogdok aan.

Na onderzoek door de experts van het bureau Veritas, waar het schip geclasseerd is, werd met de herstellingen een aanvang genomen, en was op 14 Januari het schip in volkomen gerepareerden toestand.

Vóórdat het schip te Marseille weder zeeklaar gemaakt was, is de gezagvoerder, Johannes Datema, naar Nederland vertrokken; op 7 December 1910 werd hem een verhoor door den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district afgenomen.

Gemelde inspecteur berichtte den raad, dat de hardhoorig-

heid van kapitein Datema van dien aard was, dat het verhoor in hooge mate bezwaarlijk geweest was.

Vermeld dient hier, dat uit de den raad toegezonden verslagen van de vergaderingen der Vereeniging voor de Zeevaart te Rotterdam blijkt, dat kapitein Datema geldelijken steun dier vereeniging heeft verzocht voor de verdediging zijner zaak voor den Raad voor de Scheepvaart, daar hij daartoe wegens hardhoorigheid niet in staat was.

Nadat de *Alkaid* te Marseille verschillende herstellingen ondergaan had, vertrok het onder een nieuwen gezagvoerder naar Rotterdam.

Op 20 Maart werd aldaar door den inspecteur voor de scheepvaart een verhoor afgenomen aan Kornelis Egbert Dik, eerste-stuurman, en Gosse van der Heide, matroos. Inmiddels was door den hoofdinspecteur voor de scheepvaart aan den Raad voor de Scheepvaart, onder dagteekening van 10 December, het voorstel gericht een onderzoek in te stellen, en was door eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 13 December daartoe besloten.

Door den geneesheer L. A. Mijnlieff, arts te Rotterdam, is onder dagteekening van 23 Maart 1911 aan den inspecteur voor de scheepvaart te Rotterdam bericht gezonden, dat kapitein Datema door ziekte in het uitgaan verhinderd was.

In zijne openbare zitting van 24 Maart 1911 ving de raad zijn onderzoek naar de hiervoren genoemde scheepsramp aan.

Hij nam kennis van:

1. het journaal aan boord van de *Alkaid* gehouden, loopende van 27 Juli 1910 tot 5 November 1910;

2. het machinekamerjournaal, loopende van 22 Juli 1910 tot 5 November 1910;

3. de scheepsverklaring, gedagteekend 25 November 1910;

4. een verslag van den havenmeester te Marseille, gedagteekend 7 November 1910;

5. een verslag van den consul der Nederlanden te Marseille van 20 Januari 1911;

6. de stuurtafel;

7. het verslag van het verhoor van den gezagvoerder Johannes Datema en van den matroos Leendert Gerardus de Vries, afgenomen door den inspecteur voor de scheepvaart te Rotterdam, gedagteekend 7 December 1910,

terwijl als getuigen werden gehoord de eerste-stuurman Kornelis Egbert Dik, de tweede-stuurman Johannes Christiaan van den Berg en de matroos Gosse van der Heide.

Van de beide stuurlieden, die beiden voor het eerst met

kapitein Datema eene reis maakten, werd vernomen, dat hij een goed en zorgzaam zeeman was: steeds ging hij bij voorbeeld na, of aan het opmaken van het middagbestek de noodige zorg werd besteed. Hij was stil en teruggetrokken en in die mate hardhoorig, dat men met eenigen nadruk met hem moest spreken. Stuurman Dik meent opgemerkt te hebben, dat in de dagen, dat de *Alkaid* nog vastzat op de klippen van Sourdarras, zijn doofheid in bedenkelijke mate is toegenomen; aan stuurman van den Burg heeft kapitein Datema eens verklaard, dat hij een ernstige operatie in den neus had ondergaan. Beiden verklaren vernomen te hebben, dat de gezagvoerder thans aan eene zielsziekte lijdende is; geen hunner heeft op reis iets opgemerkt wat zou kunnen duiden op eene toen reeds aanwezige storing van geestvermogens.

Bij het vertrek uit de haven van Marseille op 5 November 1910 stond er een harde wind uit het W. N. W. met wolkdrijvende lucht. Er liep een hooge W. N. W. zee. Het schip slingerde geweldig.

Stuurman Dik heeft, toen het schip Z. t. O. voorliggende, om van den rooden sector in den witten van Saut de Marrot te komen, aangedrongen om Z. t. W. ¾ W. te sturen, stuurman van den Burg heeft, door den gezagvoerder naar de kaartenkamer ontboden, dezen aangewezen op de kaart, dat de koers tusschen Chateau d'If en Sourdaras-baken was Z. t. W. ¾ W. en er zijne aandacht op gevestigd, dat er op dien koers geene deviatie van het kompas was.

Visscherslichten waren volgens stuurman Dik niet te zien; het licht van Planier was blind.

Gosse van der Heide verklaarde bij het uitgaan van de haven van Marseille opdracht te hebben gekregen de beide lichten aan bakboord te houden; eerst later werden zij aan stuurboord gebracht.

Beide stuurlieden zijn van meening, dat aan opzet om het schip te doen stranden bij kapitein Datema niet valt te denken.

Bij zijn verhoor voor den inspecteur voor de scheepvaart heeft kapitein Datema te kennen gegeven, dat hij het licht van het Canobier-rif (Sourdaras) te laat gezien heeft en het ledige schip door het slechte weder moeilijk bestuurbaar was.

Was het inderdaad waar, dat het schip slecht bestuurbaar was, dan ware er alle aanleiding geweest om, doorloopende in den rooden sector van Saut de Marrot, Ratonneau en Pomegue aan bakboord te houden en op het vuur van Planier aan te sturen; de meening, als zou Sourdaras te laat gezien

zijn, is niet te rijmen met de verklaring van van der Heide, dat hij bij het verlaten der haven opdracht kreeg om de beide lichten van Chateau d'If en Sourdaras aan bakboord te houden, en van Dik, die op de brug komende beide vuren aan stuurboord zag.

Vaststaat — hoezeer in het machinekamer-journaal niet vermeld — dat daarna gestopt is, dat de gezagvoerder in de kaartenkamer is geweest, en dat sedert een koers is gestuurd, die tusschen de vuren van Chateau d'If en Sourdaras in lag.

Bij zijne beschikking van 24 Maart 1911 besloot de raad, dat zijn onderzoek ook zou loopen over de vraag, of het ongeval veroorzaakt is door de ongeschiktheid van den gezagvoerder, dan wel door diens daad of nalatigheid.

's Raads beschikking luidde als volgt:

„De Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam,

gelet op de beschikking van de commissie uit den raad, gedagteekend 13 December 1910, waarbij een onderzoek is bevolen in zake het ongeval op 5 November 1910 overkomen aan het te Rotterdam thuis behoorende Nederlandsche stoomschip *Alkaid*, onderscheidingssein K. C. J. T., toebehoorende aan van Nieveld en Goudriaan's Stoomvaart Maatschappij te Rotterdam, ten tijde van dat ongeval staande onder het bevel van den gezagvoerder Johannes Datema;

gehoord in 's raads openbare zitting van heden, belegd tot het onderzoeken van voormeld ongeval, de verklaringen van Kornelis Egbert Dik, Johannes Christiaan van den Berg en Gosse van der Heide, allen destijds opvarenden van de *Alkaid*, onder eede afgelegd;

gehoord de mededeeling van 's raads voorzitter, houdende, dat de persoon van Johannes Datema, voorheen gezagvoerder van het stoomschip *Alkaid*, niet is gedagvaard, vermits bericht is ingekomen van den hem behandelenden geneesheer L. A. Mijnlieff, arts, wonende te Rotterdam, houdende, dat J. Datema door ziekte verhinderd is uit te gaan;

overwegende, dat tijdens het door den raad aangevangen onderzoek naar voormelde scheepsramp, omstandigheden aan het licht zijn gekomen, welke bij hem de vraag hebben doen rijzen, of de ramp is veroorzaakt door ongeschiktheid van den schipper of wel te wijten is aan zijne daad of nalatigheid;

beschikkende,

verstaat, dat het onderzoek naar de scheepsramp, op 5 November 1910 overkomen aan het Nederlandsche stoomschip

Alkaid, onderscheidingssein K. C. J. T., ook zal loopen over de vraag, of deze is veroorzaakt door de ongeschiktheid van den schipper Johannes Datema, oud 47 jaar, wonende te Rotterdam aan de Swaerdecroonstraat n°. 14, dan wel aan diens daad of nalatigheid."

Uit eene briefwisseling van 's raads voorzitter met den geneesheer L. A. Mijnlieff, arts te Rotterdam, is gebleken, dat de gezagvoerder Johannes Datema na eenige dagen in het ziekenhuis aan den Coolsingel te Rotterdam te zijn verpleegd, is overgebracht naar het krankzinnigengesticht „Maasoord" te Poortugaal.

Uit een schrijven van dr. van der Hoeven, waarnemend geneesheer-directeur van „Maasoord", van 23 Augustus 1911 blijkt, dat J. Datema van 29 Maart 1911 tot 14 Juni aldaar is verpleegd, doch sedert met verlof naar zijne woning is vertrokken. Ontslag heeft nog niet plaats gehad.

Bij exploot van den deurwaarder Willem Fontijne te Rotterdam, van 31 Augustus 1911, is 's raads beschikking van 24 Maart 1911 aan Johannes Datema beteekend, met oproeping om tegenwoordig te zijn in 's raads openbare zitting van 4 September 1911.

Volgens door den voorzitter ontvangen bericht van den arts L. A. Mijnlieff van 29 Augustus 1911, is de heer Datema nog niet geschikt om te worden gehoord en zou een verhoor een nadeeligen invloed op zijn gemoedstoestand hebben.

Vermits de betrokkene niet persoonlijk of bij vertegenwoordiger op de gedane oproeping is verschenen, is tegen hem verleend verstek en het onderzoek buiten zijne tegenwoordigheid voortgezet en de zaak door den raad beslist.

De raad is van oordeel, dat uit het onderzoek niet is gebleken, dat de ramp aan de *Alkaid* overkomen, is veroorzaakt door des gezagvoerders ongeschiktheid; korten tijd te voren toch heeft hij overleg gepleegd over den te volgen koers; uit de maatregelen genomen om het schip af te brengen, uit zijn verzoek tot de Vereeniging voor de Zeevaart gericht, en uit zijn verhoor voor den inspecteur voor de scheepvaart te Rotterdam blijkt van een behoorlijk wikken en wegen van zijne handelingen en van rekening houden met de mogelijke gevolgen daarvan. Aan de stuurlieden met wie hij dagelijks verkeerde is wel van zorgzaamheid gebleken, niet van iets wat bij hen gekrenkte geestvermogens of ongeschiktheid voor zijne taak deed vermoeden.

Ongeschiktheid van een gezagvoerder uit te spreken, die lijdende is aan eene zielsziekte, wanneer die zielsziekte niet

de oorzaak was eener scheepsramp, behoort niet tot zijn bevoegdheid.

De raad meent echter de ramp te moeten toeschrijven aan des gezagvoerders daad, die bij stijven W. N. W. wind en hooge W. N. W. deining met een onbeladen en slecht bestuurbaar schip het hem onbekende nauwe vaarwater tusschen Chateau d'If en Sourdaras-baken heeft gekozen in stede van het ruime vaarwater bew. Ratonneau en Pomegue en eenmaal koersende naar het nauwe vaarwater de noodige omzichtigheid heeft verzuimd.

De toestand van den betrokkene doet hem echter besluiten geen disciplinaire maatregelen op dezen toe te passen.

Aldus gedaan door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter, W. Allirol, L. Roosenburg, H. C. Haacke, C. L. J. Kotting, leden, C. M. van Rijn, buitengewoon lid, P. de Boer, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 4 September 1911.

(*get.*) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, L. ROOSENBURG.
,, H. C. HAACKE.
,, C. L. J. KOTTING.
,, VAN RIJN.
,, P. DE BOER.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift,
C. HENNY.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Zondag 17 en Maandag 18 September 1911, n°. 218.

N°. 55.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende de aanvaring tusschen het stoomschip *Rijndam* en het stoomvisschersvaartuig *Friendly Star* L.T. 370 op 14 Mei 1911.

Het stoomschip *Rijndam*, onderscheidingssein P. R. N. B., toebehoorende aan de Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaartmaatschappij te Rotterdam, is op 14 Mei 1911 in aanvaring geweest met het visschersvaartuig *Friendly Star*, toebehoorende aan de Star Drift Fishing Co. Ld. te Lowestoft, gemerkt L. T. 370.

De *Rijndam*, metende bruto 12 587, netto 7975 R. T., is in het bezit van machines met een totaal vermogen van 1265 P.K., die haar eene vaart kunnen geven van 15½ zeemijl per uur. Zij is geheel electrisch verlicht; ook de voorgeschreven seinlichten zijn electrisch.

Zij was 13 Mei 1911 van Rotterdam vertrokken, stond onder bevel van den gezagvoerder Pieter van den Heuvel, oud 41 jaar, gediplomeerd als eerste-stuurman op de groote vaart, had eene bemanning van 236 koppen en 848 passagiers aan boord en was beladen met stukgoed bestemd voor New-York.

In den namiddag van 13 Mei 1911, te ongeveer 1 uur, kwam men te Boulogne sur Mer, vanwaar men te 3.15 weder vertrok, koersende W. ½ N. (magn.). Het weder was goed, de zee kalm. Gaandeweg werden de Royal Sovereign, Beachy Head, de Owers en Catharine's Point gepeild, doch te 11.30 werd het dik van mist en te 11.35 werd „langzaam" naar de machinekamer getelegrafeerd. Te 11.42 is gestopt, omdat men iets meende te hooren, doch te 11.50 ging men weder langzaam, te 12.7 halve kracht vooruit. De mist trok over

en het ging weder volle kracht, doch te 12.34 werd het weder heiig en moest halve kracht gestoomd worden.

Te een uur werd het weder helder en de gezagvoerder, die tot dusverre op de brug geweest was, begaf zich naar zijne hut, met opdracht hem te roepen, wanneer er iets bijzonders was.

Gedurende den mist was het voorgeschreven fluitsein geregeld gegeven. De automatische fluitinrichting was uitgeschakeld, omdat, wanneer het fluitsein te gelijk met dat van een ander schip gegeven wordt, de mogelijkheid bestaat, dat het andere sein gedurende geruimen tijd niet opgemerkt wordt. Echter werd de fluit, door op een knop op de brug te drukken, geregeld bediend. Met het oog op den laag hangenden mist, was een uitkijk in het kraaiennest geplaatst. Bovendien ging een der officieren van tijd tot tijd uitkijk houden op den bak.

Te half drie werd het weder mistig en werd de gezagvoerder gewaarschuwd, die weder op de brug kwam.

Te 3.50 werd de machine op halve kracht gezet.

Te 3.57 werd twee streken over stuurboordsboeg een stoot op eene stoomfluit gehoord en de machine onmiddellijk gestopt. Het geluid werd bij herhaling vernomen, zich verplaatsend naar achteren, doch naderbij komend, en de *Rijndam* beantwoordde geregeld die seinen.

Te 4 uur werd de wacht overgenomen en met den gezagvoerder waren toen op de brug de eerste-officier, de tweede-officier, de vierde-officier, twee stuurmansleerlingen en de kwartiermeester-roerganger.

Aller aandacht was gericht op het aan stuurboord vernomen geluid.

Toen het geluid 5 streken over stuurboord vernomen werd — de klok wees 4.5 aan — achtte de gezagvoerder het raadzaam van het dreigende gevaar af te draaien en deed hij hard bakboordroer (n. c.) geven, en daar het schip langzaam naar het roer luisterde, met de S.B. machine volle kracht vooruit slaan.

Te 4.7 werd het roode zijlicht en het toplicht van een stoomschip waargenomen, dwars van de brug, op 300 meter afstand, dat recht op de *Rijndam* afkwam en blijkens het boegwater vaart liep.

Aanvaring scheen onvermijdelijk en om de gevolgen daarvan zooveel mogelijk te verminderen, werd de S.B.machine gestopt, hard S.B.roer (n. c.) gegeven en de B.B.machine

volle kracht vooruit gezet, waardoor het achterschip der *Rijndam* zich van het naderend vaartuig afwendde.

Het andere schip vervolgde koers en vaart en voer aldus de *Rijndam* aan S.B.zijde, ter hoogte van luik V, aan.

De schok was niet hevig. De *Rijndam* had eene lichte deuk bekomen, maar daar bij peiling der pompen het schip lens bleek, werd de reis vervolgd.

Te New-York is op 26 Mei 1911 voor den consul der Nederlanden scheepsverklaring afgelegd en na terugkomst te Rotterdam werd op 14 Juni 1911 door den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district een voorloopig onderzoek ingesteld.

Op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 20 Juni 1911 tot het houden van een onderzoek, dat op 31 Augustus 1911 in 's raads openbare zitting werd aangevangen.

Alstoen werden als getuigen gehoord: de gezagvoerder Pieter van den Heuvel, de tweede-machinist Willem Niesink, de uitkijk Gerrit Willem Jansen, de kwartiermeester Gijsbert van Merkesteyn.

De raad nam kennis van scheepsverklaring en journalen en van de verklaring van den eerste-officier Antonie Jochems, voor den inspecteur voor de scheevaart in het tweede district afgelegd.

Uit deze verklaringen en bescheiden bleek de toedracht der zaak, gelijk hiervoren werd medegedeeld.

In 's raads openbare zitting van 4 September 1911 is voorlezing gedaan van de beëedigde verklaringen door John David Elmy en Thomas Allright, onderscheidenlijk schipper en stuurman van het stoomvisschersvaartuig *Friendly Star*, afkomstig van Lowestoft, op 16 Mei 1911 voor den Commissioner of Oaths door den Board of Trade aangewezen, te Lowestoft afgelegd.

De oorzaak der aanvaring wordt door deze personen gesteld op rekening van de *Rijndam*, welke de voorgeschreven fluitseinen niet vaak genoeg zou hebben gegeven.

Door hen is verder verklaard, dat de *Friendly Star* stoomende was in den koers O. ¾ Z. op ten minste 21′ O. ¾ Z. van Eddystone vuurtoren. Met den stuurman waren nog twee man aan dek, die op den bak op uitkijk stonden. Te drie uur werd het dik van mist en de machine werd op halve kracht gezet. Het schip liep toen 3 à 4 mijlen per uur.

Te 3.45 werd over B.B.boeg het fluitsein van een stoom-

schip vernomen, dat met een langen stoot op de fluit beantwoord werd. Sedert werd niets meer gehoord, de volgende wacht werd uitgepord en de stuurman gaf de wacht aan zijn opvolger over. Juist wilde hij naar beneden gaan, toen hij een stoomfluit recht vooruit hoorde. Hij riep, dat men volle kracht achteruit zou slaan en ging den jongen uitporren. Alle hens waren aan dek toen de *Friendly Star*, nog voor zij achteruit kon slaan, de *Rijndam* aanliep, welke daarop voor haar over liep, maar naderhand weder bijdraaide om hulp te verleenen, welke niet noodig was, hoezeer de schade der *Friendly Star* aanzienlijk was.

De schipper beweert aan dek te zijn gekomen toen de wacht van den stuurman nog niet was afgeloopen, nadat hij drie kwartier beneden had vertoefd. Juist toen hij aan dek kwam liep een groot stoomschip voor hem over, waarvan hij flauwtjes de toplichten, maar niet het stuurboordslicht zag. Hij commandeerde volle kracht achteruit, maar het mocht niet meer baten en eene aanvaring was het gevolg.

De raad kan de juistheid niet aannemen van de verklaring van de bemanning van het visschersvaartuig, dat de *Rijndam* de voorgeschreven mistseinen niet zou hebben gegeven.

In lijnrechten strijd is daarmede de verklaring van den gezagvoerder der *Rijndam*, die het geregeld geven van seinen op de brug persoonlijk waarnam en van de getuigen van Merkesteyn en Jansen, die, al toen zij zich kleedden om de wacht te gaan overnemen, geregeld de fluitseinen vernomen hebben.

Hadde men aan boord van de *Friendly Star* de voorschriften opgevolgd en op het vernemen van een fluitsein over B.B.boeg de machine gestopt en verder voorzichtig gemanoeuvreerd, de aanvaring ware vermeden geworden.

In stede daarvan is men met eene drie- tot viermijls vaart in den dikken mist blijven doorstoomen, totdat men de *Rijndam* niet meer kon mijden.

Aan boord van de *Rijndam* zijn de voorschriften naar behooren opgevolgd. Toen de aanvaring, gevolg van het roekeloos bedrijf der *Friendly Star*, onvermijdelijk was, heeft men gepoogd hare gevolgen zoo min mogelijk te doen zijn en de uitslag van dat pogen bewijst de juistheid van den genomen maatregel.

Aldus gedaan op 4 September 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter, W. Allirol, L. Roosenburg, leden, D. Hubert, W. Bakker, plaatsvervangende leden, H. de

Jongh, P. de Boer, plaatsvervangend buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads plaatsvervangend secretaris, mr. C. Henny, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 4 September 1911.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, L. ROOSENBURG.
,, D. HUBERT.
,, W. BAKKER.
,, H. DE JONGH.
,, P. DE BOER.
,, C. HENNY.

Voor eensluidend afschrift:
C. HENNY.

N°. 56.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende het ongeval op 14 April 1911 overkomen aan de sleepboot *Hansweert II*.

Op 14 April 1911 is de sleepboot *Hansweert II*, komende van Rotterdam en bestemd naar Hodeidah, in Arabië, op ongeveer 10 zeemijlen Z. O. van Eddystone-vuurtoren in het Engelsche Kanaal lek geworden en gezonken.

De bemanning wist zich in eene boot te redden, werd, kort na het zinken van het schip, door een Engelsch visschersvaartuig opgepikt en te Plymouth aan wal gebracht.

Zij vertrok naar Rotterdam en scheepte zich, enkele personen uitgezonderd, 2 Mei 1911 in aan boord van de sleepboot *Cor*, een zusterscheepje van de *Hansweert II*, welke zij naar Hodeidah heeft overgebracht.

De inspecteurs voor de scheepvaart in het tweede en derde district hadden intusschen op 25 April en 1 Mei 1911 een voorloopig onderzoek ingesteld en een verhoor afgenomen aan: Jan van der Lip, gezagvoerder; Albertus Teeuwis Bolt, eerste-machinist; Cornelis Lust, stoker; Klaas Kolkman, matroos; Pieter Reurslag, stuurman, en G. W. Gorter, supercarga, allen opvarenden van de *Hansweert II*.

Op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, gedagteekend 2 Mei 1911, besloot eene commissie uit den raad tot het houden van een onderzoek.

Van den consul der Nederlanden te Plymouth werd inmiddels eene scheepsverklaring ontvangen, waarin de gezagvoerder had doen vermelden, dat het schip toebehoorde aan C. Noels te Hansweert, en verder:

„dat hij met gezegden bodem op 8 April 1911 te 3 uren van Delfshaven naar Hodeidah vertrok; dat gezegde bodem zich bij vertrek in goeden staat bevond, zijnde dezelve hecht,

dicht en sterk, de pompen lens en in goed werkenden staat, en als zeemanscostuum vereischt goed geproviandeerd en bemand met eene bezetting van 8 man, de comparant daarin begrepen. Zij waren te ongeveer 5 uur 's namiddags den Nieuwen Waterweg uit in zee, en zetten koers naar het Noord-Hinder-vuurschip; de wind, bij vertrek Noord zijnde met lichte koelte, wakkerde te ongeveer 9.30 's avonds aan tot stijven bries; de zee aanloopende, waardoor zij genoodzaakt waren — daar er zeer veel water over dek en in de machinekamer kwam — af te houden naar Vlissingen. Zij kregen te ongeveer 11 uren een loods aan boord en stoomden op loods aanwijzing het Oostgat door naar Vlissingen, alwaar zij te ongeveer 3 uren 's morgens van Zondag 9 April 1911 in de nieuwe haven vastmaakten. Zij bleven dien dag wegens slecht weder liggen tot en met Woensdag 12 April 1911, en vertrokken op dezen datum 's morgens te 7 uren van Vlissingen. Zij passeerden achtereenvolgens de Wielingen- en Wandelaar-vuurschepen, zetten vervolgens koers naar het Sandettie-vuurschip, hetwelk zij te ongeveer 3 uren 's namiddags van denzelfden dag passeerden, en zetten koers naar Dover, wind N. O., lichte en flauwe koelte, kalme zee.

Zij zetten vervolgens koers door het Engelsch Kanaal onder dezelfde omstandigheid; zij kwamen zonder eenig ongeval op Donderdag 13 April 's avonds te ongeveer 11 uren op de reede van Plymouth ten anker voor bakboordanker; staken 30 vadem ketting; liepen ankerwacht en hielden de ankerlantaarn helder brandend. Zij gingen Vrijdagmorgen 14 April 1911 weder anker op, ten einde bunkerkolen te laden en frisch water in te nemen voor de machine. Zij waren hiermede te ongeveer 2 uren gereed en vertrokken te ongeveer 3 uren 's namiddags van denzelfden dag weder naar zee. Het schip lag ongeveer twee duimen lichter dan zoutwatermerk. Zij waren te ongeveer 3.15 buiten het breekwater en zetten koers naar Eddystone-vuurtoren. Het weder was mooi, met lichte koelte van het N. O., doch er stond eenige deining van het Z. W. Zij zagen veel wrakhout drijven, bestaande meerendeels uit vierkante balken, dewelke zij misstuurden, toen zij te ongeveer 5.30 's namiddags van denzelfden dag een hevigen schok voelden, alsof het schip op een onbekend voorwerp stootte. Zij peilden toen Eddystone-vuurtoren in het N. O. (magn.), afstand ongeveer 9 Engelsche mijlen. Dadelijk hierop dat het schip stootte, wat gebeurde met eene 9-mijls vaart, ging de schipper in, ten einde te onderzoeken of het schip ook lek gesprongen was. Toen deze in het voor-

onder kwam, stroomde het water met een grooten straal door de W. C. en stond er reeds eenige duimen water op den vloer van de kajuit. Onmiddellijk werd gelast de pompen in werking te stellen, zoowel de machine-lenspomp als de handlenspomp. De schipper trachtte zooveel mogelijk het lek te stoppen, hetgeen bleek te zijn dat de W. C. pijp op de buitenhuid was afgesprongen, doch stoppen was onmogelijk. Toen het water reeds aan de schouders des schippers reikte, was deze genoodzaakt — om niet met het schip te zinken — de kajuit te verlaten. Dit was te ongeveer 6 uur. De boot werd overboord gezet, waarin toen de geheele bemanning plaats nam. Zij bleven in de nabijheid met de boot drijven, toen ongeveer 3 minuten later de *Hansweert II* zonk met den kop naar beneden. Zij zetten koers met de boot naar eene in de verte visschende vischsloep, waar zij te ongeveer 7 uren aan boord kwamen en die hen te Plymouth landde, alwaar zij in het „Sailors Home" werden opgenomen."

De inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district berichtte desgevraagd, dat de *Hansweert II*, alvorens de reis te aanvaarden, op zeewaardigheid was onderzocht door: A. van Veen, inspecteur van het bureau Veritas: G. L. Leeuwenburg, expert van het bureau Veritas; A. Wolkammer, expert bij de scheepvaartinspectie; C. van der Mark, expert bij de scheepvaartinspectie, allen te Rotterdam.

Het schip had op 4 April 1911 een certificaat van deugdelijkheid verkregen en was op 6 April bij het bureau Veritas geclasseerd.

Het baarde opzien, dat het schip ruim eene week na die zeewaardigverklaringen in luttele minuten bij goed weder en kalme zeer was te gronde gegaan; de daarvan gegeven verklaring door de opvarenden mocht niet voetstoots als juist worden aangemerkt.

De zaak werd niet helderder, toen C. Noels, de eigenaar, op grond van art. 32 der Schepenwet, om overlegging der journalen verzocht, aan 's raads voorzitter door den makelaar in schepen, A. A. Martini Buys te Rotterdam, deed weten, dat zij niet gered waren.

Op 19 Mei 1911 werd Cornelis Noels, wonende te Hansweert, door den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district in verhoor genomen.

Van dezen werd vernomen, dat de *Hansweert II* in 1910 bij de N. V. Machinefabriek Delfshaven, directeur H. de Ridder, te Rotterdam, voor riviersleepboot was gebouwd, in Juli 1910 in de vaart was gebracht en tot Maart 1911 in de

binnenvaart op Antwerpen had gevaren, toen hij haar aan A. A. Martini Buys voor f 30 000 had verkocht. Met de uitrusting voor de reis naar Hodeidah en de verzekering van het schip had hij niets te maken gehad. Het in het Fransch gestelde koopcontract had hij bij ontvangst der kooppenningen aan Martini Buys teruggegeven.

Wat de verzekering aangaat, die op het casco bleek door de firma D. Hudig & Co. te Rotterdam ter beurze te Rotterdam aan verzekeraars aangeboden, maar geweigerd, en door de firma F. en W. van Dam van Rotterdam te Londen ondergebracht tot een bedrag van £ 3333 (zegge f 40 000) tegen 3 pct. premie; door bemiddeling van de makelaars Jb. en Hk. Salm te Amsterdam was bij verschillende vertegenwoordigers van buitenlandsche verzekeringmaatschappijen f 9000 op behouden varen verzekerd aan E. Gorter te Amsterdam, vader van den zoogenaamden supercarga G. W. Gorter.

Het verluidde, dat A. A. Martini Buys bij den aankoop der *Hansweert II* gehandeld had voor en namens het „Syndicat d'Entreprises de Chemins de Fer en Turquie" te Parijs; een van dat syndicaat ontvangen afschrift van de akte der overeenkomst bevestigde de juistheid van dit gerucht.

Mede werd vernomen, dat G. W. Gorter na de ramp der *Hansweert II* eigenaar was geworden van het klipperaakschip *Aaffiena* en sedert aan boord daarvan varende was.

Door bemiddeling van den consul-generaal der Nederlanden te Londen, was door den consul der Nederlanden te Plymouth bij de visschers, die de schipbreukelingen der *Hansweert II* hadden opgepikt, een onderzoek ingesteld. Het dienaangaande ontvangen bericht, gedagteekend 20 Mei 1911, luidt:

„I have to-day had an interview with the fishermen who saved the crew of the Netherlands steam tug *Hansweert II.*

(1) With regard to the condition the crew were in when taken on board by the fishermen, they can only say that they had the appearance of having left their steamer in a hurry.

(2) As far the fishermen could understand what they said, the leak apparently had been unexpectedly discovered suddenly in the fore part of the steamer, and in spite of what was done to stop it, it gained upon them so fast that the steamer sank.

(3) The fishermen have made no depositions or protest.

The fishermen further explain that their boat was at anchor near the Eddystone, and that they were out in their

small punt fishing, when they heard a steam whistle being blown repeatedly some few miles away. They could just see the Dutch steamer, and were in doubt as to what was the matter, or what kind of assistance she wanted, if any. After further repeated blasts from the steam whistle, they failed to distinguish in the spot where they had first observed her, and then came to the conclusion that she must have sunk. They at once let go their fishing gear, which was overboard, got on board their fishing boat, and as it would take some time to heave up the anchor wich was then on the rocks, they cut the warp to which it was attached, and hoisted sail with all speed to get towards the spot where the steamer had disappeared.

Their impression was then that the men must be in the water, and likely to drown, but as they approached the spot they saw a small boat with some men in it, and upon reaching it found that these formed the crew of the Dutch steamer which had gone down."

Einde Augustus bleek de bemanning van de *Hansweert II*, welke de *Cor* naar Hodeidah gebracht had, naar hare haardsteden teruggekeerd en werden als getuigen gedagvaard:

1. H. de Ridder, directeur der machinefabriek „Delfshaven" te Rotterdam.
2. A. Wolkammer, expert scheepvaartinspectie, te Rotterdam.
3. C. van der Mark, expert, scheepvaartinspectie, te Rotterdam.
4. A. van Veen, inspecteur van bureau Veritas, te Rotterdam.
5. G. L. Leeuwenburg, expert van bureau Veritas, te Rotterdam.
6. Martini Buys, makelaar in schepen, te Rotterdam.
7. Jacq. Pierot jr., procuratiehouder, te Rotterdam.
8. G. W. Gorter, schipper, te Amsterdam.
9. E. Gorter, reeder, te Amsterdam.
10. J. van der Lip, schipper, te Oostzaan.
11. A. T. Bolt, eerste-machinist, te Amsterdam.
12. C. Lust, stoker, te Amsterdam.
13. Klaas Kolkman, matroos, te Dordrecht.
14. Pieter Reurslag, stuurman, te Winterswijk.
15. Johan Wijsmuller, gezagvoerder, Baarn.

De raad wijdde aan hun verhoor zijne zittingen van 30 Augustus en 1 September 1911.

De getuigen G. W. Gorter en P. Reurslag verschenen niet,

zijnde de eerste op reis van de Vliereede naar Rusland, de tweede varende tusschen Ceilon en Java; het mocht niet gelukken de verblijfplaats van Kolkman op te sporen.

Getuige van der Lip deelde in antwoord op hem gestelde vragen mede, dat hij een dienstdiploma had voor de groote stoomvaart. De bemanning, waarmede hij naar zee ging, kende hij niet. Zij was te zamen gebracht door zekeren Lieberg te Amsterdam, op last van E. Gorter, mede aldaar wonende, die het overbrengen der *Hansweert II* had aangenomen. Zijn „patroon" was E. Gorter, die zijn zoon, G. W. Gorter, mede deed gaan als dwarskijker, om te zorgen, dat hij niet benadeeld werd met het inslaan van scheepsbenoodigdheden en dergelijke. Hij, van der Lip, zou f 100 per maand gage ontvangen, wellicht eene kleine toelage als de boot te Hodeidah behouden was aangekomen.

Op 8 April vertrok hij van Rotterdam, liep 9 April wegens slecht weder Vlissingen binnen, stevende van daar op 12 April naar Plymouth, nam daar kolen en water in en vertrok op 14 April 1911 des namiddags te ongeveer 3 uur met goed weder en lichte oostelijke koelte, koers zettende naar Ouessant.

Te half vijf had men Eddystone-vuurtoren dwars op ongeveer drie mijlen afstand. Getuige, die in het stuurhuis en aan het roer gestaan had, gaf, voor men Eddystone-vuurtoren voorbij voer, het roer aan den stuurman Reurslag over, die met Gorter wacht zou doen, maar bleef aan dek aan S.B.zijde.

Te ongeveer half zes heeft het schip gestooten.

Wat sedert is voorgevallen is niet met juistheid vast te stellen, daar de mannen van de wacht aan dek niet door den raad gehoord konden worden en getuigen van der Lip en Lust geene heldere voorstelling van het gebeurde weten te geven.

Van der Lip beweert den stuurman gewaarschuwd te hebben, dat er veel hout dreef en dat hij op moest passen, en meent, dat het schip op een drijvenden balk heeft gestooten. Na den stoot is hij in de kajuit gegaan om te kijken of daar onraad was, waar hij bevond, dat uit het privaat, gelegen aan S.B.zijde tegen het aanvaringsschot, het water in de kajuit stroomde.

Toen hij de deur daarvan opende, spoot het water hem in het gezicht, blijkbaar afkomstig uit een opening aan de buitenhuid.

Hij heeft gepoogd de kraan op de afvoerbuis te sluiten, ook het gat te stoppen met een tafelkleed, en met een stuk spek, wat niet gelukte.

Kolkman en Gorter, meent hij, hebben ook getracht het gat te stoppen, maar de kajuit liep vol, en het schip is gezonken ongeveer een half uur na den stoot.

Hij heeft op het voorruim laten pompen en eenigen tijd nadat het lek ontstaan is de machine doen stoppen.

Toen het schip verlaten werd, stak de neus ongeveer een voet boven water, het dek was nog droog; hij vernam, dat de machinekamer toen ook water maakte.

Albertus Teeuwis Bolt, als getuige gehoord, verklaarde 50 jaar oud te zijn, diploma B te hebben en in vroeger jaren op de groote stoomvaartlijnen te hebben gevaren. Zijn herinneringsvermogen blijkt in sterke mate afgestompt. Op de vraag, of hij misbruik maakt van sterken drank, waarvan hij den indruk geeft, antwoordt hij: „aan boord niet".

Ook deze getuige gewaagt van het stooten van het schip en het zinken ongeveer een half uur daarna.

Er is, zegt hij, gepompt op het voorruim, terwijl het schip vaart bleef loopen. Toen het schip verlaten werd, waren plaat en machinekamer nog watervrij. Getuige is met den stoker van den Donk in de machinekamer gebleven, totdat zij geroepen werden om in de boot te gaan en het schip zinkende was.

Na het verhoor der getuigen van der Lip en Bolt nam de raad de navolgende beschikking:

„Gelet op de stukken van het voorloopig onderzoek van het ongeval, overkomen aan het Nederlandsche stoomschip *Hansweert II*, hetwelk gezegd wordt op 14 April 1911 op ongeveer 10 mijlen afstands Z.-W. van Eddystone-vuurtoren in het Engelsche Kanaal te zijn gezonken, en meer in het bijzonder op de processen-verbaal van de verhooren op 1 Mei 1911 door den inspecteur voor de scheepvaart in het derde district afgenomen aan G. W. Gorter, en op 25 April 1911 en 1 Mei 1911 door den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district afgenomen aan Klaas Kolkman, Pieter Reurslag, Jan van der Lip en Albertus Teeuwis Bolt;

gelet op een proces-verbaal van verhoor door den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district op 19 Mei 1911 afgenomen aan Cornelis Noels, en op de verslagen door de experts bij de scheepvaartinspectie te Rotterdam uitgebracht, waaruit blijkt, dat de *Hansweert II* in het voorjaar van 1910 bij de machinefabriek „Delfshaven", directeur H. de Ridder, is gebouwd, dat het schip sedert in sleepdienst tusschen Holland en België heeft gevaren en nimmer averij heeft gehad, dat het door bemiddeling van den makelaar Martini

Buys te Rotterdam in Maart 1911 door C. Noels is verkocht onder voorwaarde van classificatie door het bureau Veritas, welke voorwaarde is vervuld, zoodat het schip door den kooper het Syndicat d'Entreprises de Chemins de Fer en Turquie is aanvaard, dat het, alvorens de reis naar de Roode Zee te aanvaarden, is nagezien door de experts bij de scheepvaart-inspectie te Rotterdam C. van der Mark en A. Wolkammer, dat uit het verslag van laatstgenoemde is gebleken, dat alle dekopeningen, voor zooverre mogelijk, waterdicht waren afgesloten, de patrijspoorten van stormkleppen waren voorzien, het schip vier waterdichte schotten had, welke in deugdelijken toestand verkeerden en dat het schip overigens zeewaardig was;

gelet op de scheepsverklaring, op 15 April 1911 door de opvarenden van de *Hansweert II* afgelegd voor den consul der Nederlanden te Plymouth, sir Joseph A. Bellamy, ten bewijze, dat het schip is gezonken bij daglicht, mooi weder en lichte koelte uit het Noorden en zulks ten gevolge van het afbreken van eene privaatpijp aan de buitenhuid van het schip;

overwegende, waar blijkens de overgelegde teekening het privaat zich bevond vooruit aan stuurboordszijde achter het waterdichte aanvaringsschot en voor het waterdichte machinekamerschot, de breuk van de afvoerbuis daarvan den ondergang van het schip niet ten gevolge heeft kunnen hebben, indien niet daden zijn verricht om het schip te doen zinken, dan wel daden zijn nagelaten om het te behouden;

overwegende, dat het hoofd van de machinekamer, A. T. Bolt, en de gezagvoerder, J. van der Lip, vermoed worden daden te hebben verricht of te hebben nagelaten, die het zinken van de sleepboot *Hansweert II* ten gevolge hebben gehad;

gezien art. 48 der Schepenwet;

verstaat,

dat het onderzoek naar den aard en de gevolgen van het ongeval, overkomen aan de sleepboot *Hansweert II*, mede zal loopen over de vraag of dit is veroorzaakt door eene daad of nalatigheid van Jan van der Lip, gezagvoerder, wonende te Oostzaan, en Albertus Teeuwis Bolt, machinist, wonende te Amsterdam, gezamenlijk of afzonderlijk;

verklaart

Jan van der Lip, voornoemd, onbevoegd om gedurende het

onderzoek als gezagvoerder of stuurman, en Albertus Teeuwis Bolt, voornoemd, onbevoegd om gedurende het onderzoek als machinist op een schip als bedoeld in art. 2 der Schepenwet dienst te doen.''

Vervolgens werd verhoord Cornelis Lust, oud 30 jaar, wonende te Amsterdam, als stoker gediend hebbende op de *Hansweert II*.

Deze persoon had, voor hij op de *Hansweert II* kwam, wel gevaren, doch reeds 10 jaar geleden en was sedert rijwielhersteller geweest. Tegenslag in zaken dreef hem naar zee. Deze getuige bevestigt van der Lip's verklaringen ten aanzien van het oponthoud te Vlissingen en te Plymouth en ten aanzien van den tijd van vertrek van daar en het stooten van het schip. Volgens hem stond de kapitein in de stuurhut toen het schip stootte, hij beweert beneden geweest te zijn bij het privaat om het water te keeren, dat er uitstroomde. Na den stoot zou het schip spoedig gestopt zijn en zou er bij het verlaten water op de plaat gestaan hebben. Het tijdsverloop tusschen het stooten en het zinken schat hij op een half uur.

Getuige Evert Gorter verklaarde aan A. A. Martini Buys, makelaar in schepen te Rotterdam, voor f 9000 te hebben aangenomen het vervoer van de *Hansweert II* van Delfshaven naar Hodeidah. Martini Buys kreeg eene commissie van 10 pct. over de aanneemsom, waarvan f 6000, onder aftrek dier 10 pct. voor het begin van de reis werden betaald. Hij verzekerde de *Hansweert II* op behouden varen voor f 9000 door bemiddeling der makelaars J. en H. Salm te Amsterdam, en heeft na haar vergaan die som ook ontvangen, zoodat hij in enkele dagen f 15 000, verminderd met zijne uitschotten, heeft verdiend, als gevolg van het vergaan van het schip.

Aan Liberg te Amsterdam droeg hij op hem de bemanning voor de *Hansweert II* te leveren, welke opdracht werd uitgevoerd. Zijn zoon, G. W. Gorter, ging mede om er tegen te waken, dat de uitgaven werden opgedreven.

Voorlezing is gedaan van de verklaringen van de leden der bemanning Gorter, Reurslag en Kolkman, afgelegd voor de ambtenaren der scheepvaartinspectie.

De eerste repte van een gebrek aan den lensjager tusschen Rotterdam en Vlissingen, hetwelk door Bolt verklaard wordt met het verstopt raken van een flesch, beweerde, dat de kapitein tijdens het stooten te kooi lag, en dat bij het verlaten van het schip de machinekamer droog was. Volgens hem zou het schip 5 minuten na het stooten gezonken zijn; Kolk-

man, die te kooi lag, schat dien tijd op 10 minuten, Reurslag op 15 minuten.

In 's raads tweede zitting zijn de betrokkenen van der Lip en Bolt gewezen op de tegenspraak in de verklaringen der getuigen. Getuige Bolt verklaarde desgevraagd, dat in de machinekamer aan de lensinrichting een verdeelkast met drie afsluiters was, doch dat tijdens het pompen slechts de afsluiter openstond die gemeenschap had op het voorruim, zoodat daarop alleen gepompt is.

Beiden verklaren niets genoten te hebben van de aan Gorter betaalde verzekeringspenningen, noch ook eenige toelage van dezen te hebben genoten.

Er op opmerkzaam gemaakt, dat het op den dag van vertrek zeer handzaam weder was en dat dit de volgende dagen heeft aangehouden, zoodat er voor het aanloopen van Vlissingen geen aanleiding bestond, houden zij nochtans vol, dat de *Hansweert II* niet tegen de zee op kon en dat men eene noodhaven moest aandoen.

Beiden verklaren, dat de tank in de voorpiek gebleken is niet voldoende waterdicht te zijn, daar het daarin bewaarde zoet water met zout water vermengd was, dat door de kluisgaten was binnengekomen.

Getuige Johannes Franciscus Wijsmuller, transportondernemer, wonende te Baarn, verklaart van Martini Buys op 2 Maart telephonisch verzoek te hebben ontvangen om prijsopgaaf voor het uitbrengen der *Hansweert II* naar Hodeidah, later gevolgd door eene schriftelijke opgaaf.

Hij heeft verklaard dit te willen doen voor f 7500, maar ontving geen antwoord en was zeer verbaasd later te vernemen, dat E. Gorter met het werk was belast voor f 9000.

Hij is bij Martini Buys inlichting gaan inwinnen en vernam van den procuratiehouder, dat zijne aanbieding te laat was opgemerkt, toen men reeds met Gorter tot zaken gekomen was.

Getuige Antonie Adriaan Martini Buys, makelaar in schepen te Rotterdam, aan wien is voorgehouden een afschrift van de overeenkomst tusschen het Syndicat d'Entreprises de Chemins de Fer en Turquie en C. Noels, verklaart dit overeenkomstig het oorspronkelijke op 21 Maart 1911 door bemiddeling van zijn procuratiehouder, Jacques Pierot jr., te Parijs afgesloten. Het syndicaat stelde zijne verplichting tot nakoming der overeenkomst afhankelijk van de classificatie van het schip door het bureau Veritas, welke classificatie inderdaad op zijne aanvrage is verkregen. Aan verschillende ver-

voeraannemers is prijsopgaaf gevraagd, o. a. aan Gorter en Wijsmuller.

Wijsmuller's vraagprijs was slechts schijnbaar lager dan die van Gorter, wiens prijs verhoogd moest worden met de makelaarscommissie. Bovendien Wijsmuller stelde bezwarende voorwaarden bij verblijf in eene noodhaven, en waar men wèl Gorter's, niet Wijsmuller's geldelijke draagkracht kende, gunde men het werk aan Gorter.

In overeenstemming daarmede was de verklaring van getuige Jacques Pierot jr., kantoorbediende te Rotterdam, welke overlegde:

1. certificaat van uitwatering van de *Hansweert II;*
2. certificaat van deugdelijkheid;
3. bewijs van classificatie door het bureau Veritas;
4. bewijs van deugdelijkheid van ketels en werktuigen, mede afgegeven door bureau Veritas.

De casco-verzekering is door bemiddeling van de makelaars F. en W. van Dam ter Londensche beurs gedekt op verzoek van het kantoor Martini Buys; met de behouden-varen-verzekering heeft het geen bemoeienis gehad.

De getuige Hugo de Ridder, directeur van de machinefabriek ,,Delfshaven'', verklaarde voor ongeveer een jaar, in opdracht van C. Noels te Hansweert, twee sleepbooten te hebben gebouwd, de *Hansweert II* en de *Cor*, bestemd voor den sleepdienst Rotterdam—Antwerpen. Eene blauwdrukteekening wordt daarvan overgelegd, eveneens de teekening, voorstellende de verbinding van de afvoerbuis van de zitplaats van het privaat met de buitenhuid van het schip. Die schepen maten 72 R. T. bruto, 9 R. T. netto, werden na voltooiing aan den kooper afgeleverd en voeren sedert steeds zonder averij op den dienst, waarvoor zij gebouwd waren. Dat de schotten waterdicht waren kan hij niet verzekeren.

Getuige acht de verbinding van privaatpijp met de buitenhuid alleszins deugdelijk, op de wijze aangebracht als gewoonlijk geschiedt, en gelooft, dat die verbinding niet door een schok kan breken. De privaatpijp was eene gewone gasbuis, afgesloten met een kraan van smeedbaar gietijzer, ongeveer 80 c.M. onder de waterlijn. Het schip heeft voor het vertrek bij hem op de werf gehellingd, is aldaar door het bureau Veritas en door de scheepvaartinspectie nagezien en heeft een bewijs van classificatie en een certificaat van zeewaardigheid gekregen.

De getuige Aart van Veen, inspecteur van het bureau Veritas te Rotterdam, heeft het schip gezien, toen het op de

helling te Delfshaven stond, omdat daarvoor classificatie bij het bureau Veritas was aangevraagd. Het schip is door het bureau Veritas geclasseerd in de eerste divisie met de klasse 3/3 P. 1. 1. Zijn persoonlijk onderzoek bepaalde zich tot den romp van het schip, dien hij deugdelijk achtte.

In aanmerking nemende plaatsterkte en verstijvingen, moeten de vier waterdichte schotten inderdaad waterdicht geweest zijn. De steek van de klinknagels, waarmede de schotten aan de buitenhuid vastzaten, was ongeveer vier diameter en die schotten hadden de gewone versterkingen, hoekijzers vertikaal.

Getuige legt er den nadruk op, dat het schip in klasse P was gerangschikt, d.i. geschikt voor de kleine kustvaart, in welke klasse schepen worden opgenomen van geringe tonnenmaat, varende tusschen op korten afstand van elkander liggende havens. De verbinding van de onder water uitmondende privaatbuis met zitplaats en buitenhuid van het schip had zijne volle aandacht gehad. De buis was eene gewone gasbuis, geschroefd op een gewonen nippel, maar deze verbinding acht hij voor een dergelijk scheepje goed genoeg.

Getuige Gerrit Laurens Leeuwenburg, expert van het bureau Veritas, verklaarde, dat de waterdichte schotten niet door hem beproefd zijn en dat de versterking dier schotten hem niet bekend is. De lensinrichting heeft hij gezien, maar hij kan er geen uitleg van geven, hoe de verdeeling der lenspijpen was. De verbinding van het privaat met de buitenhuid achtte hij voldoende. Ketels en werktuigen heeft hij nagezien en het gevolg is geweest, dat bureau Veritas daarvoor een certificaat van deugdelijkheid heeft afgegeven.

Getuige Albert Wolkammer, expert voor de scheepvaartinspectie, verwees voor zijne bevinding van het schip naar zijn verslag in April 1911 aan den inspecteur voor de scheepvaart te Rotterdam gedaan, houdende:

,,Onderzocht deze sleepboot op verschillende datums tusschen 24 Maart en 8 April op de werf van den heer de Ridder te Delfshaven, deed de noodige aanwijzingen om de zeewaardigheid van het schip en de veiligheid van de bemanning te verhoogen; aan al de aanwijzingen werd gevolg gegeven, zoodat het schip bij vertrek van Rotterdam in alle opzichten in staat was om onder eigen stoom de reis naar de Roode Zee te ondernemen. Het schip was met kolen en water juist aan het merk beladen.''

Hij zegt tot de slotsom gekomen te zijn, dat de waterdichte schotten deugdelijk waren, omdat het schip eerst 9 maanden

oud was. De schotten zijn niet beproefd, omdat zij dan geperst hadden moeten worden.

De verbinding van het privaat met de buitenhuid van het schip achtte hij voldoende en gelijk aan die, welke op de meeste sleepbooten voorkomt.

Getuige Cornelis van der Mark, expert bij de scheepvaartinspectie te Rotterdam, verwees naar zijn verslag, uitgebracht aan het districtshoofd, luidende:

„29 Maart 1911, alle machinedeelen, alsmede schroefas, buitenboordafsluiters en kranen nagezien en alles in goeden toestand bevonden, het tapsche gedeelte van schroefas was opgezuiverd, de schroef beter pas gemaakt. De stoomketel werd zeevast bevestigd.

4 April 1911, tijdens een tocht van Rotterdam naar Maassluis en terug, de toestand der stoomwerktuigen nagegaan, bevonden de machine, evenals de stoompompen in goede werking, de lensinrichting in orde, bilge schoon, lensflesschen aanwezig, stoomketel onder stoom in goeden toestand en zeevast, stuurinrichting in orde, trouwens de geheele toestand van dien aard, dat er geen bezwaren waren het schip de reis te laten aanvaarden."

De verdeelkast der lensinrichting verklaarde hij niet te hebben gezien.

Het door den raad gehouden onderzoek heeft hem niet in staat gesteld een beslist oordeel uit te spreken over de oorzaak van het vergaan van de *Hansweert II*.

Alle opvarenden hebben een schok gevoeld aan stuurboordszijde van het voorschip, na dien schok begon het schip water te maken en het is gezonken.

De schipper geeft als zijn vermoeden te kennen, dat de ontlastpijp van het privaat van de buitenhuid zou zijn losgesprongen en dat daardoor een gat met eene middellijn van 7 tot 8 c.M. zou zijn ontstaan, waardoor het buitenboordswater in het schip kon komen, voor welk vermoeden, gegeven het ook door anderen waargenomen feit, dat het water onder de zitplaats van het privaat naar binnen spoot en de minder deugdelijke samenstelling en de zwakke bevestiging van de ontlastpijp, zeker aanleiding bestaat, doch de schipper en niemand der opvarenden heeft het gat gezien, omdat men zijn hoofd kwijt was en de meest voor de hand liggende maatregelen om het dreigend gevaar te bezweren heeft verzuimd.

Wanneer echter de waterdichte schotten inderdaad water-

dicht geweest waren, dan hadde zich de ruimte tusschen aanvaringsschot en voorste machinekamerschot met water kunnen vullen (wat bij bestendig pompen geruimen tijd zou hebben vereischt), doch het schip ware vermoedelijk drijvende gebleven.

Vaststaat, dat die waterdichte schotten voordat het schip de zeereis aanvaardde *niet* zijn beproefd. Getuige de Ridder durfde de waterdichtheid niet met stelligheid verzekeren, getuige van Veen nam haar aan op grond van de plaatdikte en de versterkingen, en de getuige Wolkammer, omdat het schip slechts 9 maanden oud was.

Art. 30, § 12, van de regels van het bureau Veritas schrijft voor, dat alle waterdichte schotten zoogenaamd gekookt (instuiken van de plaatranden) en met de spuit beproefd moeten worden. Op alle schepen moet de voorpiek met water worden gevuld om stevigheid en dichtheid van het waterdichte schot te beproeven.

Een en ander is niet geschied.

Nu moge de inspecteur van het bureau Veritas te recht beweren, dat bij classificatie van niet onder Veritas' toezicht gebouwde schepen aan vele eischen, waaraan een wel onder dat toezicht gebouwd schip behoort te voldoen, de hand niet kan worden gehouden, zulks neemt niet weg, dat, wil men aan de classificatie eenige waarde kunnen hechten, vast dient te staan, dat een als zeewaardig geclasseerd schip inderdaad zeewaardig is, dat waterdichte schotten in zoodanig schip proefondervindelijk bewezen hebben waterdicht te zijn.

De omstandigheid, dat het schip voor de kleine kustvaart werd geclasseerd, brengt in dit oordeel geen verandering.

Art. 2, al. 1, 3°., van het Koninklijk besluit van 22 September 1909 n°. 315 stelt als eisch voor het verkrijgen van een certificaat van zeewaardigheid van de scheepvaartinspectie, dat de afdeelingen van het schip die als waterdicht worden beschouwd ook inderdaad waterdicht zijn.

De eigenschap van waterdichtheid valt slechts uit eene proefneming af te leiden, en vermits de onderzoekende ambtenaar der scheepvaartinspectie weten kon, dat het bureau Veritas dit niet gedaan had, had hij haar niet achterwege mogen laten.

De raad is van oordeel, dat het geen aanbeveling verdient voor een onder water uitmondend privaat eene verbinding tusschen zitting en buitenhuid van het schip toe te laten, als op de *Hansweert II* aanwezig was.

Onmiddellijk bij de opening in de buitenhuid behoort eene kraan aanwezig te zijn, die met geringe moeite kan worden afgesloten en de toetreding van buitenboordswater tot het schip kan beletten.

De raad meent, dat mindere zeewaardigheid ééne der oorzaken is van het spoedig vergaan der *Hansweert II*.

Zijn onderzoek heeft niet aan het licht gebracht, dat een of meer der opvarenden willens en wetens aan het buitenboordswater toegang tot de scheepsromp hebben verschaft om het te doen zinken, noch ook. dat men opzettelijk maatregelen heeft nagelaten om het schip te behouden.

Van Albertus Teeuwis Bolt kan niet gezegd worden, dat hij in zijne verplichtingen is te kort geschoten; anders staat dit met Jan van der Lip, ten wiens aanzien de navolgende beschikking is genomen:

de Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam,

gelet op de stukken, betreffende het onderzoek naar de oorzaak van het ongeval op 14 April 1911 overkomen aan het stoomschip *Hansweert II*, op reis van Delfshaven naar Hodeidah, welk schip op dien dag in de nabijheid, immers in het gezicht van Eddystone-vuurtoren, is gezonken;

gelet op zijne beschikking van 31 Augustus 1911, waarbij is verstaan, dat het onderzoek naar den aard en de gevolgen van dat ongeval mede zou loopen over de vraag, of dit is veroorzaakt door eene daad of nalatigheid van Jan van der Lip, gezagvoerder, wonende te Oostzaan, en Albertus Teeuwis Bolt, machinist, wonende te Amsterdam, gezamenlijk of afzonderlijk, en Jan van der Lip is onbevoegd verklaard om gedurende het onderzoek als gezagvoerder of stuurman, en Albertus Teeuwis Bolt, is onbevoegd verklaard om gedurende het onderzoek als machinist op een schip, als bepaald in art. 2 der Schepenwet, dienst te doen;

overwegende, dat uit het verhoor der beide betrokkenen en den getuige C. Lust, zoomede uit de verklaringen door de mede-opvarenden Pieter Reurslag, Klaas Kolkman en G. W. Gorter, voor de ambtenaren der scheepvaartinspectie afgelegd, is gebleken, dat op 14 April 1911, des namiddags te ongeveer 5.30, het stoomschip *Hansweert II* in de nabijheid, immers in het gezicht en Z. O. van Eddystone-vuurtoren, heeft gestooten, terwijl de betrokkene Jan van der Lip zich aan dek bevond;

overwegende, dat gezegde Jan van der Lip zich toen naar

het voorruim heeft begeven, aldaar heeft ontwaard, dat het schip water maakte en dat dit uit het privaat aan stuurboordszijde het schip binnenstroomde;

overwegende, dat hij in de meening, dat de ontlastbuis van het privaat aan de buitenhuid van het schip was losgeraakt of afgesprongen, getracht heeft het gat in de buitenhuid aan de binnenzijde met een tafellaken en een stuk spek te stoppen, met welke pogingen hij zoo lang is bezig geweest totdat het schip is gezonken;

overwegende, dat in de allereerste plaats de machine had moeten worden gestopt ten einde den druk van het water op den boeg van het schip, dat ongeveer 9 mijlen vaart liep, te verminderen, doch zulks is verzuimd, althans eerst geruimen tijd na het stooten heeft plaats gehad;

overwegende, dat, waar vermoed werd, dat de uitmonding van de ontlastpijp van het privaat het water tot het schip toeliet, dit gat aan de buitenzijde had moeten zijn gestopt en, waar het slechts 6 decimeters onder de waterlijn was, had kunnen zijn gestopt met een kleedingstuk, een prop poetskatoen of eenig ander voorwerp, waartoe de gesteldheid van de zee alleszins gelegenheid liet;

overwegende, dat ook deze maatregel is verzuimd en, sedert het water in het schip bespeurd werd, van eenig gezag aan boord geen sprake meer is geweest en ieder gedaan heeft wat hem het beste leek;

overwegende, dat met de stoompompen is gewerkt, maar overigens geen enkele maatregel is genomen tot behoud van het schip, en dat o.m. het verzuim van evengenoemde maatregelen het zinken van de *Hansweert II* ten gevolge heeft gehad;

overwegende, dat Jan van der Lip, gezagvoerder, oud 34 jaar, in het bezit van een dienstdiploma voor de groote stoomvaart als eerste-stuurman, aansprakelijk is te stellen voor het verzuim van evengenoemde maatregelen;

beschikkende,

ontneemt hem de bevoegdheid om als gezagvoerder op een schip, als bedoeld in art. 2 der Schepenwet, te varen voor den tijd van zes maanden, ingaande met den dag van de beteekening dezer uitspraak.

Aldus gedaan op 1 September 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, L. Roosenburg, leden;

D. Hubert, W. Bakker, plaatsvervangende leden; G. H. Bakker, J. Mooi, W. Fenenga, J. T. J. de Bruyn Kops, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads plaatsvervangend secretaris, mr. C. Henny, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare vergadering van 12 September 1911.

(*get.*) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, L. ROOSENBURG.
,, D. HUBERT.
,, W. BAKKER.
,, G. H. BAKKER.
,, J. MOOI.
,, W. FENENGA.
,, J. DE BRUYN KOPS.
,, C. HENNY.

Voor eensluidend afschrift,
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

N°. 57.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende het ongeval op 16 Juli 1911 overkomen aan het stoomschip *Harald*.

Het stoomschip *Harald*, voorzien van een Nederlandschen zeebrief, geclasseerd bij Lloyds Register als + 100 A. 1., voorzien van een bewijs van zeewaardigheid afgegeven door den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, onderscheidingssein N. V. L. W., reederij Maatschappij stoomschip ,,Harald'', onder directie van A. C. Lensen, vertrok op de platvoet-wacht van 17 Juni 1911 van Grimsby met eene lading steenkool naar Kroonstadt.

Het schip is lang 280, breed 38,3, hol 18,3 voet Engelsche maat, het meet bruto 1802, netto 1149 R. T., was bemand met 21 koppen, waaronder begrepen de gezagvoerder Lucas Veldman, geëxamineerd als eerste-stuurman op de groote stoomvaart.

Het schip stak voor 17′ 2″, achter 18′ 7″ Eng. maat.

Op 26 Juni 1911 in den voormiddag is het te Kroonstadt aangekomen. Na lossing der lading aldaar, stoomde het naar St. Petersburg, alwaar het eene lading onbeslagen hout innam, bestaande uit 15 060 balken en 146 vadem³ mijnstutten. Van de balken waren 5454 stuks, van de mijnstutten 20 vadem³ aan dek gestuwd, zoodat het schip een deklast had, die voor 12′, achter 12′ 5″ E. m. hoog was.

Bij vertrek stak het voor 18′ 3″, achter 18′ 19″; het was voorzien van eene bijzondere vergunning voor houtvervoer, als bedoeld bij art. 35 van het Koninklijk besluit van 22 September 1909 n°. 315.

Op 19 Juli 1911 is de gezagvoerder verschenen voor den consul der Nederlanden te Newcastle upon Tyne, ten wiens overstaan door hem eene buitengewone scheepsverklaring is afgelegd van den volgenden inhoud:

„Op 10 Juli 1911 verliet ik St. Petersburg met mijn schip *Harald*, beladen met balkenhout, bestemd voor de Tyne.

De lading was deels in de ruimen, deels aan dek gestuwd. Bij vertrek was het schip goed uitgerust en de deklast behoorlijk vastgezet met sjorrings van staaldraad en manillatouw.

Op Vrijdag 14 en Zaterdag 15 Juli hadden wij slecht weer en hooge zee. Dit hield Zondag 16 Juli aan. Op dezen dag, stoomende in de Noordzee op ongeveer 177 mijlen oostelijk van de Tyne, sloeg eene zware stortzee over het schip. Een deel van den deklast werd losgeslagen en spoelde overboord.

Terzelfder tijd brak de groote mast, die van ijzer is, bij het dek af, viel dwarsscheeps en bleef zoo liggen.

Toen de deklast overboord ging, gingen allerlei scheepsbenoodigdheden verloren, als daar zijn manilla- en staaldraadtrossen, benevens de sjorrings van den deklast.

De reeling op het achterschip was gebroken, maar andere schade konden wij niet opnemen, daar de deklast over het geheele schip verspreid lag.

Op Maandagmiddag 17 Juli kwam ik in de Tyne en meerde het schip in de Middle Docks te South Shields."

In afwijking van het voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, gedagteekend 4 Augustus 1911, besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 7 Augustus 1911 tot het houden van een onderzoek, dat op 29 Augustus 1911 werd aangevangen met het verhoor van den gezagvoerder Lucas Veldman, en de kennisneming van scheeps- en machinekamerjournalen.

Het onderzoek leverde aanvankelijk onbevredigende uitkomsten op en werd derhalve op 4 September 1911 hervat. De raad deed zich intusschen de plannen van het schip voorleggen en nam de navolgende beschikking, welke den gezagvoerder bij den aanvang der zitting van 4 September 1911 werd medegedeeld:

„De Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam,

overwegende, dat in zijne zitting van 29 Augustus 1911 is gehoord als getuige de persoon van Lucas Veldman, gezagvoerder van het Nederlandsche stoomschip *Harald*, onderscheidingssein N. V. L. W., oud 40 jaar, wonende te Terneuzen, en zulks naar aanleiding van het feit, dat aan boord van gezegd stoomschip volgens het scheepsjournaal op 16 Juli 1911, stoomende in de Noordzee, op ongeveer 57° 8′ N. B.,

2

3° 20′ O. L., de deklast zoude zijn overgegaan, waardoor de achtermast zou zijn gebroken en het schip verschillende averijen zou hebben beloopen;

overwegende, dat gezegde Lucas Veldman alstoen heeft verklaard — en zulks in overeenstemming met het scheepsjournaal — dat er op 15 Juli 1911 op 56° 58′ N. B., 6° 35′ O. L. eene zeer hooge zee stond en het stormweer was uit het N. N. W. (kracht 9), en dat het schip een westelijken koers voorliggende over S. B. (alzoo aan de loefzijde) zware slagzijde heeft gekregen, doch dat het schip (hetgeen niet in het journaal vermeld staat) zich weder heeft gericht, dat het gedurende den ganschen dag stormweder is gebleven en op 16 Juli te 1.15 (z. t.) het schip weder slagzijde over stuurboord heeft gekregen bij N. W. storm, Z. W. t. W. ¾ W. (magn.) voorliggende, en de achterdeklading en de achtermast alstoen zijn overboord gegaan;

overwegende, dat gezegde Lucas Veldman, als bewijs voor het behoorlijk ballasten van zijn schip heeft aangehaald, dat hij de tanks met de slang heeft doen volspuiten, en als bewijs voor de goede bevestiging der deklading, dat hij de staaldraad-sjorrings aan de stoomlier had doen bevestigen;

overwegende, dat uit de weerberichten, welke de raad heeft geraadpleegd, niet blijkt van stormweder ter plaatse waar het schip zich op 15 en 16 Juli 1911 heeft bevonden, en de omstandigheid, dat de slagzijde bij stormweder aan de loefzijde zoude zijn ontstaan, wijst op gebrekkig ballasten van het schip en/of verkeerde stuwing der lading;

overwegende, dat de schipper verplicht is alvorens met zijn schip eene reis te ondernemen, te zorgen, dat de belading, de stuwage, het ballasten en in het algemeen de uitrusting van het schip aan de eischen van zeewaardigheid en veiligheid voldoen;

beschikkende,

verstaat, dat het onderzoek naar het ongeval, overkomen aan het Nederlandsche stoomschip *Harald*, onderscheidingssein N. V. L. W., op 16 Juli 1911, ook zal loopen over de vraag of dit is veroorzaakt door eene daad of nalatigheid van den gezagvoerder Lucas Veldman."

Op 4 September 1911 werd als betrokkene gehoord de gezagvoerder Lucas Veldman, en als getuigen Wiebe Visser, eerste-stuurman, Hendrik van de Wijngaard, eerste-machinist, en Hector Meeusen, bootsman.

's Raads vermoeden, als zou de ballasting en de stuwage te wenschen hebben gelaten, heeft zich niet bevestigd.

De langsscheepsche ballastketels, waarin geen tusschenschotten zijn, heeft men doen oploopen toen de steenkolen te Kroonstadt gelost waren, en deze werden op reis tweemaal daags gepeild door den bootsman, dadelijk wanneer hij op wacht kwam; de eerste-stuurman heeft daarop toezicht gehouden en zij zijn steeds vol bevonden. Voor- en achterpiek bleven ledig.

Ten einde de proef te nemen of de ballastketels vol zijn, schijnt het verkieslijker de buitenboordskranen te openen totdat het water uit de luchtpijpen spuit, dan die kranen te sluiten en vervolgens de pijpen met de slang op te spuiten.

De getuigen Visser en Meeusen bevestigden de verklaringen van den gezagvoerder ten aanzien van de stuwage van den deklast. Stutten die ver boven de verschansing uitstaken en daaraan waren vastgemaakt, stonden in ijzeren potten, welke aan dek geklonken zijn. De eerste sjorring over den deklast was ter hoogte van de verschansing aan daaraan aangebrachte ijzeren sluitings bevestigd en met spanschroeven aangehaald. De volgende sjorring bestond uit een 3″ manillatros, kruiselings over de tegenover elkaar staande stutten gelegd, op ongeveer 4 voet boven de verschansing.

De derde sjorring, over de geheele deklast heenloopende, was van staaldraad en was aan het rondsel van de lier bevestigd, om haar, zoodra de deklast neiging tot loswerken vertoonde, te kunnen aanhieuwen. De belading was onder toezicht van den eerste-stuurman verricht door Russische bootwerkers, met dat werk vertrouwd.

De eenstemmige verklaring der gehoorde personen is, dat het schip te St. Petersburg bij vertrek geen slagzijde had.

Gezagvoerder, stuurman en bootsman waren voor de eerste reis of voor een der eerste reizen aan boord. De machinist H. van de Wijngaard, die het schip reeds ruim een jaar bevaart, repte van zijne neiging tot overhellen naar stuurboord.

Op de reis van St. Petersburg naar de Tyne is geregeld uit S. B. en uit B. B.bunkers gestookt. In de crossbunker, waarin een tusschenschot is, bevonden zich slechts 20 ton kolen. Die kolen konden niet overgaan en de slagzijde van het schip is z. i. alleen te wijten aan het slechte weder.

Het scheepsjournaal vermeldt, dat men op 15 Juli 1911 des voormiddags te 6.5 Hantsholm gepeild heeft, dwars op 12″ afstand, dat de wind was N. W., kracht 7, het weder

ruw, de zee hoog. De ambtelijke weerberichten gewagen van een windkracht van 5.

Op achtermiddagwacht, platvoet en eerste wacht wordt in het journaal de windkracht met 8—9, 9 en 10 aangeduid en een drift geschat van onderscheidenlijk 5/8 streek, 2 streek en 3/8 streek. Gezagvoerder en stuurman beweren, dat men, daarmede rekening houdende, koers kon houden.

Uit het journaal blijkt dit niet. De herleiding van standaard- tot rechtwijzende koersen vertoont verschillende fouten en misrekeningen. De op 16 Juli vermelde middagbreedte, welke deed vermoeden dat ten onrechte een vrij belangrijke drift in rekening was gebracht, werd door hen thans onjuist genoemd en zou een graad zuidelijker geweest zijn.

Gezagvoerder en stuurman zijn tot de erkentenis gebracht, dat de bijhouding van het journaal veel te wenschen heeft overgelaten, nochtans houden zij staande, dat het ruw weder was, de wind stormachtig en dat het schip op 15 Juli aan de loefzijde zware slagzijde had, doch zich allengs zelf heeft gericht.

Op 15 Juli heeft men, nadat het schip slagzijde gekregen had, bijgedraaid. Een drijfanker, om het met den kop op zee te houden, was niet aan boord en men heeft er niet aan gedacht er een te vervaardigen.

Op 16 Juli tegen den middag — het journaal vermeldt een windkracht van 9 — bestond er voor bijleggen eveneens alle reden. De wind kwam op 6 streken aan stuurboordszijde in en had gemakkelijk vat op het hoog beladen schip. Dit is echter nagelaten.

De raad weet geene verklaring te geven van het feit, dat het schip op 15 en 16 Juli 1911 zware slagzijde heeft gekregen aan de loefzijde en dat het zich zelf op 15 Juli weder heeft gericht, derhalve kan aan den gezagvoerder de schuld daarvan niet worden gegeven.

Uit de wijze van journaalhouding en uit des gezagvoerders verhoor is hem gebleken, dat aan de plaatsbepaling op zee niet de aandacht wordt gewijd, die zij verdient, en dat de gezagvoerder verstandig zal handelen tot meerdere kennis te komen van de inrichting en de eigenschappen van zijn schip en van de wijze hoe er in moeilijke omstandigheden mede te handelen.

Aldus gedaan op 4 September 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, L. Roosenburg, leden;

D. Hubert, W. Bakker, plaatsvervangende leden; Z. W. C. Dekkers, A. Smits, plaatsvervangende buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads plaatsvervangend secretaris, mr. C. Henny, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 12 September 1911.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, L. ROOSENBURG.
,, D. HUBERT.
,, W. BAKKER.
,, Z. W. C. DEKKERS.
,, ALEX SMITS.
,, C. HENNY.

Voor eensluidend afschrift,
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Woensdag 27 September 1911, nº. 226.

Nº. 58.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende de ongevallen op 4 December 1910, 24 Januari 1911, 5 April 1911 en 24 en 25 Juni 1911 overkomen aan het Nederlandsche klipperschip *l'Espoir de l'Avenir*.

Het klipperschip *l'Espoir de l'Avenir*, thuisbehoorende te Rotterdam, metende bruto 96,72, netto 89,08 R. T., onderscheidingssein N. R. D. B., schipper en eigenaar Annes Karssies, gebouwd van ijzer en staal, was bemand met 4 koppen.

Het schip heeft een zeebrief, een certificaat van deugdelijkheid, is geclasseerd bij de Germanischer Lloyd 100.A/4.k., voert buitenkluiver, kluiver-stagfok, grootzeil, bezaan, 2 gaffeltopzeilen en heeft 2 zwaarden.

De schipper heeft geen zeevaartkundig onderwijs genoten, doch is in het bezit van dienstdiploma 1ste-stuurman kleine vaart.

Op 2 December 1910 vertrok het schip uit Faksö (Zweden) met bestemming naar Rönne op Bornholm, kruiste met N. O. wind onder de Zweedsche kust langs en ging op de voormiddagwacht van 3 December over stag, omdat het lager wal werd. Op 4 December was er veel wind en hooge zee, de kluiver woei weg, de beide zwaarden braken achtereenvolgens en gingen verloren. De *l'Espoir de l'Avenir* kwam echter op 5 December behouden te Rönne aan.

Den 24 Januari 1911, op de reis van Sulfesberg naar Rotterdam met eene lading graniet, brak, terwijl er veel wind en hooge zee stond, het stuurwerk ten gevolge van eene hooge zee, die tegen het roer sloeg.

De schipper moest wegens het slechte weer de Ems binnen-

loopen en heeft zich van daar naar Delfzijl laten sleepen.

Den 5 April 1911 op de reis van Maassluis naar Goole met eene lading van 40 ton dynamiet, stond er hooge zee en veel wind, gepaard met hagel- en sneeuwbuien. Bij die gelegenheid woeien bij het Newarp-lichtschip de buitenkluiver, de kluiver en de stagfok weg, ging het S.B.zwaard verloren en brak het B.B.zwaard midden door. Het schip kwam echter behouden de Humber binnen, ankerde te Grimsby, van waar het naar Goole werd gesleept.

Op 2 Juni 1911 vertrok de *l'Espoir de l'Avenir* uit Newcastle on Tyne, beladen met vuurvaste steen en klei, met bestemming naar Woolwich.

Op 24 Juni, des namiddags te 5.30 bij Bandsey Seamark, harde wind uit het W. t. N., brak het ijzerwerk van het zwaard, ten gevolge waarvan dit op den grond en tegen het schip stootte. De schipper ging vóór den wind om en liet het anker vallen om het zwaard te klaren; daar het weder nog slechter werd en men niet manoeuvreeren kon, liet men het tweede anker vallen. Te 11 uur in den namiddag van denzelfden dag wakkerde de wind aan tot een storm uit het Z. W. t. Z., het schip ging toen achter de ankers, die ieder aan 40 vadem ketting lagen, drijven. Er was voor beide ankers slechts 90 vaam ketting. Den 25 Juni om 1 uur 's voormiddags brak het stuurgerei en sloeg het roer weg. Er werd toen een noodsein gegeven, bestaande in het branden van flambouwen. Op dat signaal kwam te 4 uur v.m. de Harwich-reddingboot n°. 1. Daar het schip nog dicht bleef, wilde de schipper het niet verlaten en verzocht hij de reddingboot om eene sleepboot te halen, die 10 uur v.m. aankwam en de *l'Espoir de l'Avenir* naar Harwich sleepte, waar scheepsverklaring werd afgelegd en de schipper een beëedigd relaas van het gebeurde gaf aan den Receiver of Wreck aldaar.

Door den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district is, betreffende deze ongevallen, een voorloopig onderzoek ingesteld, waarna, ingevolge daartoe strekkend voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart 22 Juli 1911 besloot, dat in deze zaak onderzoek door den raad zoude geschieden.

Dit onderzoek heeft plaats gehad ter openbare zitting van 5 September 1911.

Gehoord werd Annes Karssies, schipper, en nam de raad kennis van:

1. het scheepsjournaal;

2. de verklaring van Annes Karssies, schipper, opgenomen in het proces-verbaal van voorloopig onderzoek van den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district, dd. 21 Juli 1911;

3. de verklaring van den schipper, d.d. 26 Juni 1911, aan den Receiver of Wreck te Harwich;

4. de scheepsverklaring, d.d. 27 Juni 1911, afgelegd door schipper en bemanning ten overstaan van den vice-consul der Nederlanden te Harwich.

Aan een en ander is vorenstaand relaas der feiten ontleend.

Het is den raad uit het gehouden onderzoek gebleken, dat den schipper Annes Karssies de eerste beginselen van de theoretische zeevaartkunde vreemd zijn en hij het journaal niet weet te houden, doch dat voorschreven ongevallen niet zijn te wijten aan onkunde in de practische zeevaartkunde.

Aldus gedaan op 5 September 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, L. Roosenburg, C. L. J. Kotting, leden; D. H. Hinlopen, plaatsvervangend lid, G. H. Bakker, J. Mooi, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads plaatsvervangend secretaris, mr. C. Henny, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 12 September 1911.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, L. ROOSENBURG.
,, C. L. J. KOTTING.
,, HINLOPEN.
,, G. H. BAKKER.
,, J. MOOI.
,, C. HENNY.

Voor eensluidend afschrift,
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Donderdag 5 October 1911, nº. 233.

Nº. 59.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende het ongeval op 20 Augustus 1911 overkomen aan het tjalkschip *Harmina*.

Geert Bakker, oud 38 jaar, in het bezit van een dienstdiploma als schipper op de kleine vaart, wonende te Wildervank, is op 9 Augustus 1911 met zijn schip *Harmina* van Harburg aan de Elbe vertrokken, beladen met 150 tons lijnkoeken, bestemd voor Kalmar.

De *Harmina* is een stalen tjalk, te Stadskanaal in 1899 gebouwd, metende bruto 91,05, netto 71,77 R. T., onderscheidingssein N. V. P. J. Zij was geklasseerd bij den Germanischen Lloyd als ✰ 100 $\frac{\text{A.k.}}{4}$ en had een certificaat van zeewaardigheid van de Nederlandsche scheepvaartinspectie bekomen. In 1911 moest zij opnieuw geklasseerd worden.

Het schip was voor 2/3 gedeelte afgeladen, stak voor 5¾″, achter iets meer. De lading was gestuwd op ongeveer 1 meter afstands van voor- en achterschot, doch behoorlijk door het werkvolk der fabriek te Harburg gegarneerd.

De bemanning bestond, behalve den schipper, uit twee matrozen en een jongen; ook bevonden zich aan boord des schippers echtgenoote en zijne twee nog kleine kinderen.

Een der matrozen is te Holtenau gedrost en de schipper meende het voor de kleine reis, die hij ondernomen had, wel met den matroos en den jongen te kunnen stellen. De jongen, die eerst alleen kok was, moest nu ook wacht doen en sturen, onder meer des avonds van 10 tot 2 uur, waarvan 2 uur onder toezicht van den matroos en 2 uur onder toezicht van den schipper.

Bij den aanvang van de reis was de wind noordelijk. Na de Elbe af en het Kaiser Wilhelmkanaal doorgevaren te zijn, werd door de Fehmarnbelt de Oostzee ingestevend en koers gezet naar Sandhammern, dat op 18 Augustus 1911 des namiddags 6 uur op ongeveer 6 mijlen afstand is gerond.

Het schip lag toen O. N. O. per kompas voor, op welke koers het kompas geene deviatie heeft.

Op 19 Augustus 1911, des avonds tusschen 10 en 11 uur, kwam het licht van Utklippen in het gezicht. De koers werd behouden, de vaart was ongeveer 3 mijl.

Des nachts te ongeveer 3 uur, de gezagvoerder was alleen aan dek, stootte het schip plotseling in hevige mate, maar het bleef niet zitten. Utklippen werd in het N. W. gezien op een gegisten afstand van 12 zeemijlen.

De schipper wekte den matroos, onderzocht met hem de voorpiek en de achterpiek, maar van lekken werd niets bespeurd. Bij de pompen was slechts ½″ water, doch deze werden uit voorzorg opgetuigd.

Te 5 uur ging men over stag om de Kalmarsond in te zeilen, maar de wind ging liggen en te 6.30 was het geheel stil geworden.

Intusschen was te 5 uur, 4 tot 5″ water bij de pomp gepeild en was men aan het pompen gegaan. Het lek werd vermoed in het vlak in het midden van het schip te zijn, maar om de hooge zee was geen zeil onder het schip door te krijgen.

De schipper hoopte de zuidpunt van Oland te kunnen bezeilen en het schip daar op strand te kunnen zetten, maar windstilte belette dit.

Tegen 8 uur in den morgen is de noodvlag geheschen, doch deze werd niet opgemerkt, hoewel er stoomschepen in de verte voorbijvoeren. Tegen tweeëen was de wind wat opgestoken, komende uit het W. Z. W., maar tot redding van het schip vermocht men niets meer te doen.

Te half vijf is de *Harmina* door de opvarenden verlaten, die te half zeven te Oland behouden aan den wal kwamen.

Het schip heet gezonken te zijn, in peiling de vuurtoren van Oelands Sodra Udde, noordoost 8 mijlen gegiste afstand. De journalen waren gereed gelegd om mede in de boot genomen te worden, maar in de verwarring heeft men die vergeten.

Op 23 Augustus 1911 is voor den consul der Nederlanden te Kalmar scheepsverklaring afgelegd en op 4 September 1911 werd door den inspecteur voor de scheepvaart in het derde district een voorloopig onderzoek ingesteld.

Op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart tot het instellen van een onderzoek, dat op 12 September 1911 werd aangevangen en beëindigd.

Als getuigen werden gehoord de schipper Geert Bakker

en de jongen Addeke Joosten, en voorlezing is gedaan van het verslag van het verhoor door den inspecteur voor de scheepvaart in het derde district op 4 September 1911 afgenomen aan den matroos Eilko Smalbil.

Aan hunne verklaringen is vorenstaand overzicht van het verhandelde ontleend.

Bij het verhoor is gebleken, dat de schipper niet in staat is een gegist bestek op te maken; met het doel der vierstreekspeiling en de wijze waarop zij genomen wordt bleek hij onbekend.

Waar het ongeval heeft plaats gehad is derhalve niet vast te stellen bij gebrek aan eenig gegeven.

Aanleiding daartoe is des schippers onbekwaamheid niet geweest; eene andere oorzaak dan het stooten op een onbekend voorwerp valt daarvoor niet aan te wijzen.

De wacht aan dek was echter onvoldoende bezet. De schipper stond aan het roer en kon van daar niet waarnemen of er vooruit of aan lij voorwerpen ronddreven of boven water uitstaken, die hij had te mijden.

Eene verdeeling van de wacht tusschen den schipper, den matroos en den jongen op zoodanige wijze, dat er althans des nachts altijd twee man aan dek waren, was alleszins mogelijk en ook noodzakelijk geweest.

Aldus gedaan op 12 September 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, L. Roosenburg, C. L. J. Kotting, leden; D. H. Hinlopen, plaatsvervangend lid, J. Mooi, buitengewoon lid; E. Balk, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads plaatsvervangend secretaris, mr. C. Henny, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 19 September 1911. Zijnde deze uitspraak niet geteekend door het plaatsvervangend lid D. H. Hinlopen, wegens verblijf in het buitenland.

(*get.*) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, L. ROOSENBURG.
,, C. L. J. KOTTING.
,, J. MOOI.
,, E. BALK.
,, C. HENNY.

Voor eensluidend afschrift,
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Zondag 22 en Maandag 23 October 1911, nº. 248.

Nº. 60.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende het ongeval op 9 Augustus 1911 overkomen aan het tjalkschip *Vertrouwen* (alias *Memento Mori*).

Schipper Hermannus Smit, schipper op de binnenvaart, oud 47 jaar, wonende te Groningen, is in December 1910 eigenaar geworden van het tjalkschip *Memento Mori*, groot 69,32 bruto R. T., geklasseerd bij den Germanischen Lloyd, en van een Nederlandschen zeebrief voorzien.

Dit schip had van de ambtenaren van de scheepvaartinspectie geen bewijs van zeewaardigheid verkregen, en de schipper, die in zijn jonge jaren wel als schippersknecht buitengaats gevaren heeft, had geene bevoegdheid als schipper op een schip als bedoeld bij art. 2 der Schepenwet te varen.

In het voorjaar in Dortmund in Westfalen vertoevende, trachtte hij vruchteloos zijn schip naar eene haven te bevrachten, die hij, zonder de zee over te steken, bereiken kon; daarom nam hij lading aan voor Rendsburg aan het Kaiser Wilhelm Kanal in Holstein gelegen.

Op deze reis is hij de haven van Delfzijl binnengevallen, hij heeft den ambtenaren voor de in- en uitgaande rechten bij navraag ten antwoord gegeven, dat hij geen bewijs van zeewaardigheid voor zijn schip had, en dat hij over de Wadden naar de Elbe wilde varen, en deze hebben hem laten gaan.

Na de lading te Rendsburg te hebben gelost, is hij naar Hamburg gestevend, alwaar hij op 5 Augustus 1911 eene volle lading had ingenomen, bestaande uit 99 ton rogge en 17 ton rijst, waarmede hij vertrok naar Münster in Westfalen.

Zonder belangrijke voorvallen kwam het schip, dat de schipper, om den somberen naam, en niet om de ambtenaren der scheepvaartinspectie of der tolkantoren te verschalken, herdoopt had in *Vertrouwen*, op 7 Augustus voor Cuxhaven ten anker.

Op 8 Augustus te half twaalf, toen het hoog water was, ging men anker op. Op het Steilzand bleek echter te weinig water te staan dan dat men ten zuiden van het eiland Neuwerk over het wad de Weser- en Jademonding kon bezeilen. Dus vervolgde men zijn weg langs de Elbe-vuurschepen en stuurde van het vuurschip *Elbe I* op Roode Zand vuurtoren aan. Toen men deze voorbij was, werd koers gezet naar de Blauwe Balg, de vaargeul oostelijk van Wangeroog, welke van het wad bezuiden dat eiland (Neue Brack) afkomt.

Bij het invallen van de duisternis werd achter de Jadeplaat geankerd; 's anderen daags des morgens te 6 uur ging men anker op en zeilde tot voor de Blauwe Balg. Daar stond te weinig water om het Neue Brack te kunnen opvaren en het anker werd weder geworpen. Te 9 uur zou men anker op gaan, maar de poging om het te lichten mislukte, daar het vastgeraakt was aan een telegraafkabel.

Het duurde tot bij den middag eer men het geklaard had en men het wad kon opzeilen. Inmiddels was het hoog water geworden en stond er in de Balg 6 voet water.

Het vaarwater is nauw en er lagen vele schepen. Om die vrij te varen is vermoedelijk te veel stuurboordroer gegeven, waardoor het schip vastliep, en vast bleef zitten op het Minsener Zand.

Het was ebtij geworden en het wad liep geheel droog.

Te 3.30 kraakte het schip; de bodem bleek over eene lengte van 3 meter, 1,5 decimeter in de hoogte gezet. Met spaden werd een kuil in het zand onder het vlak gegraven en de rogge liep door de nagelgaten in den kuil.

Te 5 uur kwam hulp opdagen; andere schepen namen de helft der lading over en de schipper wist met houten pennen en spek en door het onder de kiel doorhalen van een zeil zijn schip te dichten en met eigen zeil naar Groningen te komen.

De inspecteur voor de scheepvaart in het derde district stelde op 28 Augustus 1911 een onderzoek in naar het plaats gehad hebbend ongeval, en op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart van 29 Augustus 1911 besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart tot het houden van een onderzoek, dat op 5 September 1911 werd aangevangen en beëindigd.

Schipper Smit heeft erkend niet in staat te zijn een schip over zee te brengen; de behandeling van tuig en zeilen en het sturen is hem toevertrouwd, maar de plaatsbepaling op zee verstaat hij niet.

Hij meende bevoegd te zijn de Wadden en de mondingen van Elbe, Weser en Jade te bevaren zonder als schipper op een zeeschip te zijn toegelaten en zonder dat zijn schip zeewaardig gekeurd was, omdat de op schip en lading gesloten verzekering hem toeliet die wateren te bevaren en de ambtenaren te Delfzijl hem de Watvaart niet verboden hebben.

De raad is van oordeel, dat het bevaren van de Wadden een waagstuk is voor een iegelijk die niet over een groote mate van ondervinding van de Wadvaart beschikt, vermits het vaarwater voortdurend verandert en de bebakening en betonning, gelijk de zeekaarten aangeven, die herhaalde veranderingen niet geregeld volgt, en de hulpmiddelen voor de navigatie daar veelal van weinig of geen nut zijn.

Onbekendheid met het vaarwater bracht schipper Smit er toe dicht langs andere schepen te sturen en zoodoende liep de *Vertrouwen* op een in aanleg zijnde krib.

Van mindere zeewaardigheid van het schip is niet gebleken; het heeft den raad echter bevreemd, dat het schip zonder bewijs van zeewaardigheid te Delfzijl door de ambtenaren der in- en uitvoerrechten is doorgelaten, waar uit de cognossementen de bestemming van het schip kon blijken, en om deze te bereiken de zee moest worden overgestoken.

Aldus gedaan op 5 September 1910 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, L. Roosenburg, C. L. J. Kotting, leden; D. H. Hinlopen, plaatsvervangend lid; G. H. Bakker, J. Mooi, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads plaatsvervangend secretaris mr. C. Henny, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 9 October 1911.

(*get.*) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, L. ROOSENBURG.
,, C. L. J. KOTTING.
,, HINLOPEN.
,, G. H. BAKKER.
,, J. MOOI.
,, C. HENNY.

Voor eensluidend afschrift,
C. HENNY.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Dinsdag 24 October 1911, n°. 249.

N°. 61.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende het ongeval op 18 Augustus 1911 overkomen aan het tjalkschip *Hoop op Zegen*.

Het stalen tjalkschip *Hoop op Zegen*, onderscheidingssein P. B. T. N., thuis behoorende te Delfzijl, metende bruto 43,46, netto 30,94 R. T., varende onder Nederlandsche vlag en voorzien van een Nederlandschen zeebrief, vertrok op 1 Augustus 1911 onder bevel van den schipper Hiddo Pilon van Makkum, bevracht met dakpannen, met bestemming naar Itzehoe aan de Elbe.

Het vaartuig was voorzien van een bewijs van zeewaardigheid, geldig voor de wadvaart en voor de vaart binnendoor naar Kiel, niet geklasseerd, maar wel verzekerd en geheel voor de wadvaart ingericht.

De schipper heeft eenig zeevaartkundig onderwijs genoten en heeft een dienstdiploma voor de kleine zeilvaart. Hij bepaalt zich tot de wadvaart en de vaart door de mondingen der Jade, Weser en Elbe, maakt van 20 tot 30 maal per jaar dezelfde reis, is bekend met de ondiepten en de vaargeulen (z.g. balgen) der wadden, de betonning en bebakening, en weet, dat getij en stroom den zeebodem vaak eene andere gedaante geven, zoodat tonnen en bakens niet altijd voldoende leiding geven. Het medenemen van een landverkenner acht hij overbodig.

Bij nacht wordt niet gevaren; loopt het wad droog, dan laat men het platbodemvaartuig droog vallen en wacht het volgende getij af om de reis te vervolgen.

Ten noorden van de wadden-eilanden waagt men zich niet; bij stormweder blijft men in lij van die eilanden beter weder afwachten.

Op de evenvermelde reis was, behalve de schipper, zijn

broeder Arend Pilon als stuurman aan boord. Met zijn beiden konden zij het schip voldoende regeeren; waren beiden met tuig en zeilen bezig, dan nam Hiddo Pilon's echtgenoote, die mede aan boord was, den helmstok ter hand.

Van Makkum is men door de binnenwateren naar Delfzijl gegaan en verder over de wadden tot zuidelijk van Wangeroog. Zwaar weder hield het schip aldaar van 14 tot 18 Augustus op.

De noordenwind, die in die dagen gewaaid had, was eenigszins aan het afnemen, zoodat men op 18 Augustus des voormiddags 5,30 anker op ging. De van het Neue Brack (het wad bez. Wangeroog) afloopende en oostelijk van Wangeroog in zee mondende vaargeul Blauwe Balg werd gemeden, daar er te veel zee stond en het vaarwater te nauw was om te kruisen en men besloot, voor den wind gaande, de Jademonding over het wad te bezeilen, gaande door Minsener Balg en Legde en aansturende op de ton van de Legde.

Voortdurend werd met den plechtgaard uitgestoken en goeden uitkijk gehouden. Er bleek voldoende water te staan voor het schip, dat $4\frac{3}{4}'$ stak, doch het gezicht werd door een lichten nevel belemmerd.

Aan B.B.zijde kwamen bakens, die de schipper voor de bakens eener vaargeul hield, in het gezicht en daarop werd, al peilende, aangestuurd. Dicht bij de bakens werd men plotseling gewaar, dat de diepte afnam, het schip werd bij den wind gehouden en men poogde over stag te gaan, maar dit mislukte, het schip stootte en viel voor den wind.

Een achteranker was niet aan boord, het vooranker werd niet geworpen, uit vrees, dat het schip er bovenop zou loopen.

Te 7,30 werd de noodvlag geheschen. 's Avonds is de sleepboot *Karl* gekomen, welke het schip vergeefs getracht heeft af te sleepen. Dit bleek eerst 's anderen daags tegen den avond mogelijk, nadat 8000 dakpannen waren geworpen.

De schipper is tot het inzicht gekomen, dat de bakens, ter aanduiding van het vaarwater, verdwenen waren en dat hij gestooten had op eene ondiepte, dicht bij de plaats waar een golfbreker wordt gemaakt en waar men bakens had gezet tot het geven van leiding aan de sleepbooten, die bouwstoffen, als takkebossen, enz., voor den golfbreker aanvoerden.

Door den inspecteur voor de scheepvaart in het derde district is op 9 September 1911 een voorloopig onderzoek ingesteld. Op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart tot het houden van een onderzoek, dat op 19

September 1911 in 's raads openbare zitting werd aangevangen en beëindigd.

Alstoen werden als getuigen gehoord Hiddo Pilon en Arend Pilon, aan wier verklaringen vorenstaande beschrijving van het ongeval is ontleend.

De raad is van oordeel, dat met de noodige omzichtigheid is gevaren en dat het ongeval vermoedelijk is toe te schrijven aan het plaatsen van bakens, tot een ander doel dan tot aanduiding van het vaarwater, waardoor de schipper is misleid.

Aldus gedaan op 19 September 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, L. Roosenburg, C. L. J. Kotting, leden; J. S. Brouwer, plaatsvervangend lid; J. Mooi, buitengewoon lid; E. Balk, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 9 October 1911.

(get.) Th. B. Pleyte.
,, W. Allirol.
,, L. Roosenburg.
,, C. L. J. Kotting.
,, J. S. Brouwer.
,, J. Mooi.
,, E. Balk.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift:
Richard Janssen,

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Dinsdag 24 October 1911, n°. 249.

N°. 62.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende de klacht van J. Borneman en anderen tegen *K. Knop*, gezagvoerder van het Nederlandsche stoomschip *Admiraal de Ruyter*.

De Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam;

Gelezen een 20 October 1910 gedateerd door J. Borneman, G. J. Haas, B. Arendse, C. W. Scheerveld, W. Lambert en J. Damen, aan 's raads voorzitter gericht schrijven, waarin tegen K. Knop, gezagvoerder van het te Amsterdam thuisbehoorende Nederlandsche stoomschip *Admiraal de Ruyter* bij den raad werd ingebracht de klacht, dat genoemde K. Knop op de reis van Rotterdam naar Cardiff, Triest, Braila en terug op Rotterdam van 30 Juli tot 15 October 1910 bedorven voedsel en drinkwater aan de bemanning, waaronder de klagers, zoude hebben verstrekt;

Gelezen het voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, dd. 29 October 1910, daartoe strekkende, dat de raad een onderzoek naar de aan K. Knop ten laste gelegde handelingen zoude instellen;

Gelet op 's raads beschikking, dd. 6 December 1910, waarbij is verstaan, dat er termen aanwezig waren om een onderzoek naar het K. Knop ten laste gelegde in te stellen;

Gelet op de processen-verbaal door den inspecteur voor de scheepvaart in het 2de district opgemaakt van de verklaringen, te zijnen overstaan op 24 October 1910 onder eede afgelegd door Johannes Bernard Arntzen, stoker, Casper Willem Scheerveld, matroos, Willem Lamberts, matroos, Johannes Damen, stoker, op 11 Januari 1911 buiten eede door Klaas Knop, gezagvoerder, Tjebbe Swart, 1ste-stuurman, Cornelis Reynier van Kooten, 1ste-machinist, en op 28 April 1911 onder eede door Cornelis van den Akker, hofmeester;

Gehoord in 's raads openbare zitting van 25 April 1911 Klaas Knop, oud 47 jaar, van beroep gezagvoerder van het stoomschip *Admiraal de Ruyter*, wonende te Rotterdam, alsmede de voorlezing van voormelde processen-verbaal der op 24 October 1910 en 11 Januari 1911 afgelegde verklaringen, en in de openbare zitting van 28 September 1911 onder eede Cornelis van den Akker, oud 20 jaar, zonder beroep, vroeger hofmeester, en Frederik Willem de Jong, oud 25 jaar, 3de-stuurman, beiden als zoodanig aan boord van gezegd stoomschip op voormelde reis gediend hebbende;

Gezien:

1. een door den Nederlandschen consul te Triest tot 's raads voorzitter gericht schrijven, dd. 24 October 1910;
2. een afschrift van de monsterrol van voormelde reis;
3. het journaal op die reis aan boord gehouden;
4. een aantal door den gezagvoerder K. Knop overgelegde rekeningen van door hem te Rotterdam, Cardiff, Triest en Braila ingeslagen provisiën;

Overwegende, dat 's raads verhoor van den gezagvoerder is vertraagd, doordat deze van midden Januari tot midden April 1911 afwezig is geweest;

Overwegende, dat verschillende pogingen om de klagers, althans eenigen hunner, voor den raad te doen verschijnen, hebben gefaald door hunne afwezigheid;

Overwegende, dat de ingebrachte klacht in hoofdzaak hierop neerkomt:

dat de aardappelen voor en na Cardiff slecht en oneetbaar waren;

dat de erwten en boonen niet gaar te koken waren en derhalve gemalen en gezeefd werden;

dat het zoutvleesch bedorven was;

dat het brood ongaar en zuur was, hetwelk door den kok aan bedorven gist werd toegeschreven;

dat de andijvie beschimmeld was;

dat het drinkwater brakkig was en de voor bewaring daarvan bestemde tanks in langen tijd niet gereinigd waren;

Overwegende, dat ten deze uit voorschreven onderzoek het volgende is gebleken:

De bemanning was bij den gezagvoerder K. Knop in den kost; van den reeder ontving hij als dag-kostgeld f 1,25 voor een officier en f 0,80 voor elk ander lid der bemanning.

Vóór het vertrek van Rotterdam heeft de gezagvoerder aldaar provisie opgedaan. Aardappelen en meel waren verbruikt en werden dus volledig versch ingeslagen. De voor-

raad zoutvleesch, hard brood, erwten en boonen werden aangevuld. Geen provisiën waren langer dan 3 maanden, d. i. de duur van eene reis, aan boord; deze oude voorraad bedroeg veel minder dan de helft. De erwten en boonen waren nog van den oogst 1909, de aardappelen van den nieuwen oogst. Gedurende de reis werden de van de vorige reis overgebleven voorraden uitteraard het eerst gebruikt. Te Rotterdam zijn de zoetwatertanks gevuld uit de drinkwaterleiding; dit heeft ook te Cardiff en te Triest plaats gehad.

De gezagvoerder heeft te Rotterdam op een loon van f 50 's maands een kok gemonsterd, A. ter Burg, die, eenmaal op reis, ondanks de door hem overgelegde goede getuigschriften (door den 3de-stuurman vermoedelijk valsche genoemd), niet voor zijne taak berekend bleek en meermalen dronken was. Deze kok werd te Cardiff afgemonsterd en vervangen door een anderen, die, aanvankelijk niet veel beter, op de thuisreis gaandeweg beter leerde koken en bakken.

Spoedig na het vertrek van Cardiff kwamen verscheidene ziektegevallen voor. Geklaagd werd over diarrhee en krampen.

De gezagvoerder vertrouwt die klachten niet alle; die welke hij als vertrouwbaar accepteert, schrijft hij toe niet aan het gebruik van bedorven voedsel aan boord, doch aan hetgeen men zich te Cardiff zelf heeft verschaft. Onder de stuurlieden en machinisten, aan wie toch hetzelfde eten als aan de overige bemanning verstrekt werd, kwam geene ziekte voor.

Omtrent den onder de stokers heerschenden geest verklaarde de 1ste-machinist, C. R. van Kooten, dat er lijdelijk verzet heerschte en onwil tot werken getoond werd; getuige ziet hierin het werk van een raddraaier, als wien de gezagvoerder den donkeyman J. Borneman, voornoemd, aanwijst.

Te Triest is door een zestal leden der bemanning bij den Nederlandschen consul over het eten geklaagd. De gezagvoerder erkende, aldaar, dat de aardappelen slecht waren, dat het zoutvleesch te versch in de pekel was gelegd en daardoor een ietwat onaangenamen smaak had, doch geenszins bedorven was, dat het koken van erwten en boonen zeer veel te wenschen liet en dat hij voor verbetering zou zorg dragen. Desniettegenstaande hebben twee der manschappen aldaar afmonstering verlangd en verkregen. Op de thuisreis werden door den gezagvoerder geene klachten meer vernomen.

Vaststaat, dat erwten, boonen en gistkoekjes, alles van dezelfde partijen als op deze reis gebruikt, zoowel op eene vorige als op eene latere reis goed waren en toen tot geene klachten aanleiding gegeven hebben. Evenzeer staat vast,

dat de erwten en boonen meestentijds ongaar en dan gemalen en gezeefd genuttigd moesten worden.

Onder de uit Holland medegebrachte aardappelen bevonden zich vele slechte. De gezagvoerder, daarover klachten ontvangende, beval den kok de slechte er uit te zoeken en weg te werpen, welk bevel door den kok niet werd opgevolgd.

De raad heeft niet de overtuiging gekregen, dat de bemanning het somwijlen met bedorven spek, zoutvleesch en groenten heeft moeten stellen; wel zijn enkele vaten bedorven gebleken, maar deze werden dan onmiddellijk overboord gezet.

Ook de gegrondheid der klachten over het verstrekte drinkwater acht de raad niet bewezen.

Ten deze zijn de verklaringen der door den raad gehoorde getuigen de Jong en van den Akker in lijnrechten strijd met hetgeen de klagers hebben medegedeeld. Getuige de Jong verklaart steeds met de bemanning ongefiltreerd water gedronken, dit steeds goed bevonden en daarvan nimmer last ondervonden te hebben: bovendien was er, aldus getuige van den Akker, desverlangd thee en gekookt water voor de bemanning beschikbaar. Worden zoetwatertanks met goed waterleidingdrinkwater gevuld, gelijk de raad aanneemt, dat geschied is, dan is, hoewel aanbevelenswaardig, telkenmale reiniging dier tanks niet vereischt.

Naar 's raads oordeel zijn op deze reis onder de aardappelen vele slechte geweest, terwijl de erwten en boonen veelal ongaar werden opgediend en daardoor oneetbaar waren. Deze misstand geeft intusschen geene aanleiding ten aanzien van den gezagvoerder K. Knop eenigen tuchtmaatregel toe te passen. De beide koks dragen schuld door, onbekwaam voor hunne taak, die toch te aanvaarden, een hunner bovendien door des gezagvoerders bevel de slechte aardappelen uit te zoeken en weg te werpen niet op te volgen.

Den gezagvoerder kan er geen verwijt van gemaakt worden, dat hij zich vooraf niet beter vergewist heeft van de bekwaamheid der aangemonsterde koks. De kok A. ter Burg toch toonde goede getuigschriften; in Cardiff was — aldus de opgave van den gezagvoerder, aan de juistheid waarvan de raad geene reden heeft te twijfelen — moeilijk een kok te krijgen; in Triest was dit nog minder mogelijk.

Beslist,

dat niet van eene misdraging van den gezagvoerder K. Knop, voornoemd, is gebleken, en mitsdien de tegen hem ingebrachte klachten worden verklaard ongegrond.

Aldus gedaan op 28 September 1911 door de heeren mr. C. van der Zweep, plaatsvervangend voorzitter; W. Allirol, C. L. J. Kotting, leden; H. de Booy, J. S. Brouwer, plaatsvervangende leden; E. Deddes, buitengewoon lid; Z. W. C. Dekkers, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 10 October 1911.

(get.) C. v. d. Zweep.
,, W. Allirol.
,, C. L. J. Kotting.
,, H. de Booy.
,, J. S. Brouwer.
,, E. Deddes.
,, Z. W. C. Dekkers.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift,
C. Henny.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Dinsdag 31 October 1911, n°. 255.

Uitspraken van den Raad voor de Scheepvaart.

VERBETERING.

In de Uitspraak n°. 63, betreffende het vergaan van het stoomschip *Willy*, staat op bladz. 4, regel 17 v. o.: Kapitein Edward Weatherson: dit moet zijn: Kapitein Edward Weatherson Day.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Dinsdag 31 October 1911, n°. 255.

N°. 63.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende het vergaan van het stoomschip *Willy* op 1 October 1911.

Het Nederlandsche s.s. *Willy*, thuisbehoorende te Amsterdam, toebehoorende aan de naamlooze vennootschap: Maatschappij tot exploitatie van het s.s. *Willy*, gevestigd te Amsterdam, directeur N. de Voogd jr., werd door de reederij uitsluitend gebezigd voor kolenvervoer van Engeland naar vastelands-, meer in het bijzonder Nederlandsche havens.

Het schip had tot onderscheidingssein de letters Q.C.P.N., voerde de Nederlandsche vlag, was voorzien van een Nederlandschen zeebrief en van een bewijs van zeewaardigheid, afgegeven door den hoofdinspecteur voor de scheepvaart.

Bij eene lengte van 206′, eene breedte van 30′ 2″ en eene holte van 13′ 7″, mat het schip bruto 862, netto 528 R. T. De machines verleenden het in den laatsten tijd geen grootere snelheid dan 7 zeemijlen per uur wanneer het beladen was, vermoedelijk omdat de huid aangegroeid was en schoonmaak behoefde.

Drie luikhoofden gaven toegang tot de ruimen, een vóór de fokkemast, lang 12′ 10″ en breed 12′, een achter de fokkemast en een achter de groote mast, beide groot 30′ bij 15″, alles Engelsche maat.

De uitwatering in zoutwater bedroeg 1′ 5″.

In 1891 door Wood, Skinner & Co. te New Castle onder Lloyds toezicht gebouwd en in het register van Lloyds geklasseerd als ✠ 100 A.1., zou het in December 1911 de twintigjarige „survey'' moeten ondergaan.

Sedert 1 October 1909 was het schip onder toezicht der scheepvaartinspectie te Amsterdam. Voor het eerst op 24 December 1909, is het sedert herhaaldelijk door de ambte-

naren der scheepvaartinspectie te Amsterdam nagezien. In Mei 1910 is de machine uit het schip geweest en door den expert A. Kruk nauwkeurig onderzocht. De ambtenaren, belast met het Rijkstoezicht op de stoomtoestellen, hebben op 23 Mei 1910 de ketels, een enkele Schotsche ketel van 180 M^2. verwarmend oppervlak, welke in 1902 werd aangeschaft en een staande lierketel van 9 M^2. verwarmend oppervlak, in 1899 in het schip geplaatst, beproefd.

De expert, G. J. Lap, heeft in Juli 1911 het schip nog bezocht en de reddingsmiddelen in orde bevonden. Aan de inrichting der luiken was door hem, ingevolge opdracht van het hoofd van den diensttak, bijzondere aandacht gewijd en deze waren hem voldoende sterk gebleken.

Op Vrijdag 29 September 1911, des avonds te ongeveer 6 uur, vertrok het schip van New Castle upon Tyne.

Het stond sedert Maart 1911 onder bevel van den gezagvoerder Lolke Kolmer en was beladen met ongeveer 1180 tons kolen, ongerekend de bunkerkolen, waarvan ongeveer nog 60 tons aan boord was. Het uitwateringsmerk lag nog niet aan; het schip stak voor 13′ 6″, achter 16″.

Een barometer van Bordon was aan boord en werd vóór het vertrek geraadpleegd; hij wees een luchtdruk aan van 30 Eng. duim (762 m.M.). De wind was N. tot N. t. O.

De ruimen waren afgedekt door luiken van Amerikaansch grenenhout van 3 duim dikte en 1½ voet breedte. Zij rustten op langsscheepsche houten merkels van 10 bij 12 duim, ten getale van 3 in elk luikhoofd, dat bovendien door een dwarsscheepsch ijzeren schild was versterkt. Het luikhoofd was door een hoekijzer waterdicht aan het dek bevestigd. Over de luiken lagen dubbele persennings; ijzeren schalklatten, in de lippen met houten keggen bevestigd, hielden deze op hare plaats. Bovendien waren de luiken nog met stalen stroppen en talreepen vastgesjord, gelijk in den winter gewoonlijk werd gedaan.

De gezagvoerder had den koers naar IJmuiden gesteld op Z. O. ½ Z. magn. Des voormiddags 1 uur van 1 October 1911 woei er een harde wind en werd het vuur van Whitby door middel van eene vierstreekspeiling op 12 mijlen afstands waargenomen. Gedurende den nacht nam de wind in kracht toe en liep de zee hooger en hooger. In den voormiddag van Zaterdag 30 October 1911 stormde het zoo, dat het onmogelijk was koers te blijven sturen en moest men het schip met den kop op zee brengen. Dit geschiedde te 11 uur v.m.; de verheid bedroeg toen 102 mijl van de Tyne volgens de log, die sedert onklaar geraakte en niet meer afgelezen kon worden.

Te 1 uur n.m. kwam een breker over, die het voorschip tot aan de brug geheel bedolf, het voorluik insloeg en zooveel water in het schip achterliet, dat het eenigszins in den kop begon te liggen. Nadat de gezagvoerder zich overtuigd had, dat het geheele samenstel van merkels en luiken van het voorluik naar binnen was geslagen, meende hij het schip niet langer met den kop op zee te kunnen houden. Met groote moeite gelukte het, het schip weder voor den wind te krijgen; daarop werden met het beschikbare waarlooze hout de gebroken merkels hersteld, met de bruikbare luiken werd het luikhoofd weder gedicht, daarover werd eene nieuwe persenning gehaald en daarover weder het achtertorenzeil met een nieuwe manillatros vastgesjord.

Deze bevestiging achtte de gezagvoerder niet zoo stevig, dan dat hij durfde wagen weder met den kop op de zee te gaan liggen. Dus weder weder Z. O. ½ Z. gestuurd, zoo hoog als mogelijk was, ten einde niet op de banken aan de lijzijde te geraken.

De storm groeide aan tot een orkaan. Te 5 uur n.m. sloeg een breker, die over het achterschip kwam, de werkboot, die op het groot luik stond, tot splinters. Bij het vallen van de duisternis braken ontzettende regen- en hagelbuien los, en de zee liep zoo hoog, dat het schip voor en achter bijna steeds onder water was. Alle hens werden op de brug geroepen om uitkijk te houden, daar de gezagvoerder een licht had meenen te zien.

Te midden van eene zeer zware bui stootte het schip; de machine werd gestopt, opdat het den kop niet te diep zou steken, doch andermaal stootte het.

Toen het opklaarde bevond men zich te midden van de branding. Daar het schip toen niet meer stootte, werd de machine weder op vooruit gezet en Z. O. t. O. gestuurd om in dieper water te komen. Toen de gezagvoerder even naar zijne hut was gegaan om de kaart te raadplegen, peilde de stuurman in het Z. W. (magn.) een vuur naar gissing op 4 zeemijlen afstand, dat voor het licht van Leman en Owers werd gehouden. Daarop is nog ongeveer 4 mijlen Z. O. ½ O. gestuurd en daarop weder Z. O. ½ Z. om boven de Smith's Knoll te komen.

De pompen werden op de ballastketels gezet, doch deze gaven geen water.

Besloten werd naar het Kanaal te stoomen om onder opper van het land te komen. De koers van Z. O. ½ Z. werd naar gissing 30 mijlen behouden, daarop is Z. W. gestuurd. Het schip kreeg aanhoudend zware zeeën over en kreeg slagzijde

over stuurboord, die gaandeweg toenam. Pompen baatte niet, daar de flesschen verstopt geraakt waren met steenkoolgruis.

Den ganschen nacht bleef de orkaan woeden, het schip werkte zwaar en nam hevige brekers over. De laadboomen werden met sjorrings en al van de luiken gerukt, de kleppen van de machinekap werden weggeslagen, de deuren van de kajuit sloegen in en de kajuit liep vol water.

Des Zondagsmorgens (1 October), te 8 uur, zag de gezagvoerden de hoop vervlogen het schip behouden in eene haven te brengen; de reeling lag aan stuurboordzijde te water. De bemanning werd op de brug geroepen en scheepsraad werd gehouden.

Met algemeene stemmen werd besloten het schip te verlaten en hulp van anderen in te roepen, daar de scheepsbooten verbrijzeld waren.

Vermeld zij, dat ieder man van een zwemvest was voorzien.

Het noodsein werd geheschen en de stoomfluit liet nu en dan een aangehouden toon hooren.

Intusschen deed de wacht in de machinekamer, bestaande uit den tweede-machinist J. D. Montijn, den stoker W. Hudepool en den donkeyman F. Mol, haar plicht; de vuren werden onderhouden en men bleef klaar voor het opvolgen van de bevelen, van de brug te geven.

Twee schepen kwamen in het zicht. Het eene verwijderde zich, doch het andere, dat later bleek de *Cawdor Castle* te zijn, toebehoorende aan de Union Castle Mail Steamship Company Limited, onder directie van Donald Currie & Co. te Londen, draaide bij.

Kapitein Edward Weatherson vroeg door seinen met vlaggen of men de *Willy* wilde verlaten, welke vraag bevestigend werd beantwoord. Geen geringe moeite kostte het van het 6235 tons groote schip gedurende den orkaan bij de ontzettend hooge zee eene sloep te water te krijgen. Nochtans mocht dit gelukken. De sloep werd bemand met een officier en zes man.

De *Willy* lag op $\frac{1}{4}$ mijl afstand te loevert van de *Cawdor Castle*. De eerste poging van de sloep om haar te naderen mislukte. Toen sprong de stuurman van de *Willy*, J. B. Geyl, aan wien de gezagvoerder had opgedragen het journaal bij zich te houden, over boord, naar hij zelf zeide voorzien van eene lijn om te trachten verbinding tusschen de sloep en de *Willy* tot stand te brengen, volgens ooggetuigen zonder lijn en met het kennelijk doel zijn leven te redden, in de sloep. Hoe dit zij, de verbinding met de sloep werd daardoor niet verkregen en de stuurman kon niet dan met groote moeite

weder aan boord van de *Willy* worden gehaald, die volle kracht achteruit stoomde om nabij den drenkeling te komen.

Ook eene poging om door een ladder, waarop twee man gezeten waren, te water te laten en dan eene lijn te doen overbrengen, mislukte, doch ten slotte wist de sloep eene opgeworpen lijn te pakken en langszijde te komen.

De sloepcommandant, Harvey, meende voor de veiligheid van zijne eigen ondergeschikten slechts 8 man aan boord te mogen nemen.

Stuurman Geyl en de zeven oudsten van de bemanning van de *Willy*, door den gezagvoerder aangewezen, verlieten toen het schip.

Acht man bleven achter; de wacht in de machinekamer op haar post.

Toen de sloep langszijde was en de machine van de *Willy* gestopt werd om de mannen in de sloep te doen gaan, was zij dwarszee's komen te liggen.

Nauwelijks was de sloep los van haar of een geweldige breker sloeg het grootluik in. De watermassa, die zij in het schip achterliet, vermeerderde de slagzijde in onrustbarende mate, en de *Willy* dreigde ieder oogenblik met de acht opvarenden door de golven te worden verzwolgen.

Kapitein Kolmer riep den stuurman der *Cawdor Castle* aan, dat men dringend hulp behoefde en gaf intusschen order de machine achteruit te doen werken, aan welke order werd voldaan.

De sloep keerde terug, kwam weder langszijde van de *Willy* en alle acht man, de gezagvoerder het laatst, konden haar verlaten.

Het kostte groote moeite de sloep vrij van het schip te krijgen. Zij was overvol, enkelen der geredden konden slechts onder de doften plaats vinden.

Kapitein Day berichtte aan zijne reederij, dat te 12.20 de geheele bemanning in de sloep was, welke te 1.15 de *Cawdor Castle* bereikte. Redders en geredden waren geheel uitgeput. De sloep was zoo gehavend, dat men haar aan de golven prijs moest geven.

Te 12.50 n.m. was de *Willy* in de diepte verdwenen op 51′ 58″ N. B., 2′ 14″ O. L.

De bemanning der *Willy* werd aan boord der *Cawdor Castle* liefderijk verpleegd en werd door haar behouden te Rotterdam binnengebracht.

Op 4 October werd door den inspecteur voor de scheepvaart te Amsterdam een voorloopig onderzoek naar deze scheepsramp ingesteld.

Eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart besloot, op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, op 5 October tot een onderzoek, hetwelk op 12 October in eene openbare vergadering van dien raad werd aangevangen en beëindigd.

De raad hoorde als getuigen:

1. Lolke Kolmer, gezagvoerder;
2. J. B. Slebe, Lloyds surveyor;
3. G. J. Lap, expert bij de scheepvaartinspectie;
4. N. de Voogd jr., reeder;
5. J. B. Geyl, eerste-stuurman;
6. W. Fekkes, eerste-machinist;
7. C. Dokter, timmerman;
8. C. van Leeuwen, matroos;
9. H. Wulder, matroos.

Hij nam kennis van de verklaringen door de onder nummers 1 en 6 genoemde getuigen voor den inspecteur voor de scheepvaart te Amsterdam afgelegd, van de verslagen door de experts bij de scheepvaartinspectie te Amsterdam, A. Kruk en G. J. Lap, aan den inspecteur gedaan over hunne bevinding bij verschillende opnamen van het schip, en van een brief van de reederij van het s.s. *Cawdor Castle* aan 's raads voorzitter, ten geleide van het aan haar door den gezagvoerder E. W. Day uitgebracht verslag.

De raad is tot de slotsom gekomen, dat het vergaan van het s.s. *Willy* moet toegeschreven worden aan het binnendringen van buitenboordswater in het schip, ten gevolge van lek stooten en het inslaan der luiken.

Dit is het gevolg geweest van het buitengewoon slecht weder.

Het schip was voldoende bemand en uitgerust en in zeewaardigen toestand. De gezagvoerder Lolke Kolmer heeft zich als een kloek en ervaren zeeman doen kennen; de manschap heeft haar plicht gedaan.

Loffelijke vermelding verdient het plichtsbesef van den tweede-machinist J. D. Montijn, den stoker W. Hudepool en den donkeyman F. Mol.

Aan de onversaagdheid en de zelfopoffering van de bemanning van de sloep der *Cawdor Castle*, met namen: Henry Brodrick Harvey, chief mate; Ernest Frank Jones, quarter master; Joseph William Avis, lamp trimmer; Martin Mc. Donald (A.B.); Ewd. William Franklin (A.B.); William Thomas Yapp (A.B.); Chr. Anderson (A.B.), en aan de uitstekende maatregelen door den gezagvoerder der *Cawdor Castle*, Edward Weatherson Day, genomen, hebben de schip-

breukelingen het te danken, dat zij er het leven hebben afgebracht.

Aldus gedaan op 12 October 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, L. Roosenburg, C. L. J. Kotting, leden; J. S. Brouwer, plaatsvervangend lid; C. M. van Rijn, E. Deddes, J. T. J. de Bruyn Kops, buitengewone leden; H. van Helden, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 17 October 1911.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, L. ROOSENBURG.
,, C. L. J. KOTTING.
,, J. S. BROUWER.
,, VAN RIJN.
,, E. DEDDES.
,, J. T. J. DE BRUYN KOPS.
,, H. VAN HELDEN.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift,
RICHARD JANSSEN.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Vrijdag 3 November 1911 n°. 258.

N°. 64.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende het ongeval op 30 September 1911 overkomen aan het stoomschip *Amstel.*

Het stoomschip *Amstel*, voerende de Nederlandsche vlag en voorzien van een Nederlandschen zeebrief, behoort aan de naamlooze vennootschap Stoomvaart Maatschappij „Amstel", gevestigd te Amsterdam, onder directie van Hoyman en Schuurmans Scheepsagentuur.

Het schip, lang 298′ 5″, breed 43′ 8″, hol 19′ 4″, Engelsche maat, meet bruto 2392, netto 1508 register ton en is in 1901 gebouwd.

Bij Lloyds register is het geklasseerd als 100 A. I., het heeft een bewijs van zeewaardigheid, afgegeven door den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, en eene bijzondere vergunning tot vervoer van hout als deklading, als bedoeld bij art. 35 van het Koninklijk besluit van 22 September 1909 (*Staatsblad* n°. 315).

In den dubbelen bodem van het schip bevinden zich verstelbare ketels, die te zamen met de achterpiek 614 ton ballast kunnen inhouden. Onder den ketel en de machinekamer wordt geen ballast gevoerd, de voorste ballastketel heeft een middenschot.

Onder bevel van den gezagvoerder Jacob Egbert Panjer vertrok de *Amstel* op 29 Augustus 1911 uit den Nieuwen Waterweg tot het doen van eene reis naar Archangel, ten einde aldaar eene lading balkenhout in te nemen, bestemd voor Amsterdam.

Op de heenreis werd West Hartlepool aangeloopen tot het innemen van kolen. De bestemming werd op 9 September bereikt en 's anderen daags werd de belading van het schip

met balken aangevangen, welke tot 19 September duurde. De ruimen en de spare-bunker waren toen geheel vol met ongeveer 6600 balken; voor en achter had het schip een deklast van ongeveer 3000 balken van onderscheidenlijk 12 tot 13 en 16 voet hoog. De lading was door Russisch werkvolk, met het stuwen van hout vertrouwd, en onder toezicht van gezagvoerder en eerste-stuurman, gestuwd en door stutten en sjorrings tegen overgaan beveiligd. Aan weerszijden van het schip waren stutten, waarvoor 10″ balken gebezigd waren, welke in ijzeren potten aan het dek geklonken vaststonden en aan de verschansing met staaldraad waren vastgesjord. Vóór was de deklast dubbel, achter driedubbel gesjord, terwijl over den geheelen last heen kettingen lagen met spanschroeven aangezet. Planken en handleiders waren over den deklast aangebracht; de logiezen vooruit waren toegankelijk door een kajuitskap.

De stuurleiding was zoo verzekerd, dat zij niet onklaar kon geraken door den deklast.

De diepgang bij vertrek was in zoetwater 17′ 11″ vóór, en 20′ 4″ achter. In den zomer kan het schip in zoutwater tot 19′ 7″, in zoetwater tot 20′ beladen worden.

Om 2 uur n.m. van 19 September werd de thuisreis aanvaard. Men had 248 ton kolen aan boord, waarvan 60 ton meer in de S.B. dan in de B.B.-bunkers geladen waren. Hiermede was bij de belading rekening gehouden door meerderen deklast aan B.B.zijde te plaatsen.

Het schip lag bij vertrek geheel recht. Des avonds te 7 uur ging men voor de baai ten anker om hoog water af te wachten; te 3 uur v.m. van 20 September vervolgde men de reis en liet, na de baai over te zijn, de ballastketels, met uitzondering van de achterpiek, geheel oploopen.

De reis leverde tot 27 September niets bijzonder op. Op de hondenwacht van dien dag begon de wind aan te wakkeren tot storm uit het Z. Z. W., er liep eene hooge deining en de zee was hoog en wild. Dit weder hield den ganschen dag en ook den volgenden dag aan, doch er gebeurde niets bijzonders en er kwam geenerlei werking in de deklast.

Op Vrijdag 29 September begon de barometer, welke na den storm van 26 en 27 September weder tot 762 m.M. gerezen was, te dalen. De wind, welke N. W. geweest was, ruimde op de dagwacht tot Z. Z. O. om op de voormiddagwacht door het Z. naar W. N. W. te loopen en snel in kracht toe te nemen.

Reeds te 11 uur v.m. liep men in een N. W. storm; het schip stampte zwaar en nam veel water over. Te 3 uur werd

het echter vrij plotseling stil; de barometer was tot 748 m.M. gevallen.

Te 4.30 stak de wind uit het N. O. met ontzettende kracht weder op. Zware zeeën braken over het schip, dat hevig werkte. Met korte tusschenpoozen vielen harde regenbuien, en het onweer was niet van de lucht.

Op de platvoet had de wind orkaankracht bereikt. De machine sloeg aanhoudend door en stortzeeën overdekten telkens weder het geheele schip. Ten 6 uur poogde de gezagvoerder het schip met den kop op den wind te krijgen en bij te leggen, maar toen het dwarszee's gekomen was, weigerde het verder op te loeven. Daarom werd het weder voor den wind gebracht en zoo lensde men voor de zee weg tot ongeveer 10 uur 's avonds, toen een geweldige breker het schip uit het roer sloeg en het dwarszee's kwam te liggen. Tegen de ontzettende brekers en zware zeeën, die van tijd tot tijd overkwamen, bleken de deklastsjorrings niet bestand. De deklast werd levendig en sloeg grootendeels overboord, de groote mast brak af en viel dwarsscheeps op de verschansing. Schip, tuig en machines hadden veel te lijden; het zeewater drong in de verblijven der schepelingen en de hutten der officieren. De manschap, die in de logiezen vooruit vertoefde, zat daar opgesloten en kon de brug niet bereiken door den chaos op het dek, veroorzaakt door de steeds door elkaar geworpen wordende balken.

Het gelukte het schip met den kop op zee te krijgen, maar telkenmale viel het weer af en werd dan des te heviger door den orkaan geteisterd. Te 12.40 v.m. van 1 October werden Kijkduin en de Haaks gepeild, de eerste Z. O. ¼ Z., de laatste Z. ¾ O. p. k. Te 1 uur deed de eerste-machinist weten, dat de schroef op een hard voorwerp gestooten en de machine enkele seconden gestopt had. Een onderzoek in de tunnel ingesteld, leerde, dat de achterste tunnelblokken en de gland van de schroefas warm liepen, doch de eerste-machinist wist dit euvel nog te verhelpen.

Op de dagwacht te 6.30 brak de sluiting van de stuurketting op het quadrant aan B.B.zijde af, maar na eenige uren arbeid wist men dit toch weder in orde te krijgen. Op de voormiddagwacht begon het weder wat te bedaren en toen het roer weder bruikbaar was, te 10.20 werd koers gesteld naar IJmuiden.

Voor den haveningang van IJmuiden werd de loodsboot aangetroffen, maar het stormde nog te zwaar, dan dat een loods had kunnen overgaan op de *Amstel*. De loodsboot stoomde vooruit en de *Amstel* bereikte op die wijze behouden de haven.

Zij verkeerde in zulk een ontredderden staat, dat zij met sleepbooten naar de Minervahaven te Amsterdam moest worden gesleept.

Door den inspecteur voor de scheepvaart te Amsterdam werd op 7 October een voorloopig onderzoek naar het gebeurde ingesteld en eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart besloot op 9 October, in afwijking van het voorstel van den wd. hoofdinspecteur voor de scheepvaart van 7 October, tot het houden van een onderzoek, dat in 's raads openbare zitting van 17 October 1911 werd aangevangen en beëindigd.

De raad nam kennis van het scheepsjournaal van de *Amstel* en van de verklaring van den 1ste-stuurman, A. A. Noordraven, voor den inspecteur voor de scheepvaart afgelegd. Als getuigen werden gehoord de gezagvoerder J. E. Panjer en de 1ste-machinist J. R. Beugeling.

Aan de gemelde bescheiden en getuigenverklaringen is het hiervoorgaand verslag van het gebeurde ontleend.

Vermelding verdient nog, dat de gezagvoerder verklaarde wel in de booten olie te voeren tot het stillen der golven, maar dat hij overigens geen plantaardige olie aan boord had, vermits hij het nut van oliestorten zeer betwistbaar achtte.

De raad is van oordeel, dat de schade, die het schip beloopen heeft en het gevaar, waarin het heeft verkeerd, uitsluitend op rekening zijn te stellen van het buitengewoon slechte weder.

Aldus gedaan op 17 October 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, L. Roosenburg, C. L. J. Kotting, leden; D. H. Hinlopen, plaatsvervangend lid; C. M. van Rijn, E. Deddes, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads plaatsvervangend secretaris, mr. C. Henny, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 18 October 1911.

(get.) Th. B. Pleyte.
,, W. Allirol.
,, L. Roosenburg.
,, C. L. J. Kotting.
,, Hinlopen.
,, van Rijn.
,, E. Deddes.
,, C. Henny.

Voor eensluidend afschrift,
C. Henny.

N°. 65.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende de scheepsramp op 1 October 1911 overkomen aan het Russische fregatschip *City of Benares.*

Het te Nystad in Finland thuisbehoorende en aan den daar gevestigden reeder Gabriel Risell toebehoorende stalen fregatschip *City of Benares*, onderscheidingssein V.B.N.T., metende 1511 B. R. T. en 1453 N. R. T., gebouwd in 1883 in Engeland, geklasseerd 1ste klasse in Lloyd's register, varende onder Russische vlag, bemand met 20 koppen, waaronder de gezagvoerder Victor Johans, is op 1 October 1911 op de kust van Walcheren bij West-Kapelle gestrand en wrak geworden, bij welke ramp 9 leden der bemanning verdronken.

Alle scheepspapieren zijn met het schip verloren gegaan.

Nadat door den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district op 6 October een voorloopig onderzoek was ingesteld, heeft eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart besloten tot een nader onderzoek, dat in 's raads openbare zitting van 13 October 1911 is aangevangen en beeindigd.

Aan het verhoor der toen gehoorde getuigen, zijnde de gezagvoerder Victor Johans, voornoemd, Carl Eriksson, tweedestuurman, en Gustaf Stenberg, bootsman, is het volgende ontleend.

De gezagvoerder voer bijna 3½ jaar als zoodanig aan boord. Het schip was te Nystad verzekerd. Aan boord waren eene Engelsche z.g.n. blueback-kaart van 1900 van het zuidelijke deel der Noordzee en eene vurenlijst van 1900 met supplementen. Er waren voorts aan boord twee kompassen, waarvan een verleden jaar in Belfort gekocht nieuw Thomson-kompas.

In ballast met 400 ton piekijzer was men 28 September 1911 van Queenstown in Ierland vertrokken met bestemming naar Sundsval. In den ochtend van 30 September werden achtereenvolgens Dungeness en East Goodwin-vuurschip, in

peiling W. N. W. op 1½ minuut afstand, gepasseerd. Men zette koers de Noordzee in naar Lindesnaes, zeilende bij den wind, N. O. voorliggende. Er stond een westelijke wind, die, evenals de zee, steeds toenam. Te 11.45 v.m. liep de wind met eene zware bui naar het N. W. Wegens de steeds aannemende wind en zee werd het bramzeil en het kruismarszeil vastgemaakt. In den namiddag woeien de zeilen stuk en werden nieuwe aangeslagen, die echter op hunne beurt ook stuk woeien. Te 6 uur n.m. liep de wind naar het N. N. W. en blies met orkaankracht; de fok sloeg toen weg.

Daar het manoeuvreeren door zware zee en hevigen wind met deels stuk gewaaide en weggeslagen zeilen steeds moeilijker werd, begreep de gezagvoerder, dat tegen den morgen eene stranding op de banken van den Noord-Hinder waarschijnlijk niet zou te vermijden zijn.

Men bleef alle beschikbare zeilen voeren en denzelfden koers voorliggen.

De barometer, die bij het passeeren van Dovre reeds een weinig daalde, bereikte te 11 n.m. zijn laagsten stand, 29,62 (752,5 m.M.), welke zoo bleef tot aan de na te melden stranding.

Scheepsraad werd belegd en besloten over B.B.hals te blijven liggen en, indien mogelijk, te Vlissingen als noodhaven binnen te loopen.

De reddingbooten en boeien werden klaargemaakt en ieder man van een zwemvest voorzien.

In den namiddag en avond was verscheidene malen gelood en 15 tot 16 vadem water bevonden.

Op 1 October te 12.30 v.m. werd in het Z. t. O. een vuur gepeild, dat de gezagvoerder aanzag voor het licht van de voor den N.W.punt van Walcheren gelegen boei. Men bevond zich reeds in de branding en hield op dat licht aan, om er langs heen het Oostgat binnen te loopen. Het voorondermarszeil stond nog alleen bij, de andere zeilen waren alle weg- of stukgewaaid.

Het schip geraakte binnen voormelde boei en liep te 1.30 v.m., Z. Z. O. voorliggend met den wind uit het N., op het strand bij West-Kapelle.

Een uur later sloegen de masten en de booten overboord en kort daarop brak het schip doormidden. Het achterschip zonk weg. De geheele bemanning bevond zich op het voorschip, dat nog boven water was. Te 7 uur v.m. sloeg eene hooge zee allen van het wrak, dat op 10 meter uit de kust zat. Slechts 11 leden der bemanning mocht het gelukken behouden den wal te bereiken, de overige 9 vonden hun dood in de golven.

Sedert 30 September 8 uur n.m. zijn er aan boord van de *City of Benares* noodseinen gegeven, sedert 10 uur n.m. is er om een loods geseind, welk sein het laatst is herhaald toen men het vuur van de boei bij Walcheren meende te peilen.

Noch het Sandetti-vuur, noch dat van den Noord-Hinder of van de Wandelaar zijn waargenomen.

De oorzaak der stranding is te zoeken in des gezagvoerders onbekendheid met de Nederlandsche kust, welke hem het 20 mijl ver zichtbare hooge licht van West-Kapelle, dat elke 5 seconden een schittering van 1/10 seconde geeft, deed aanzien voor het licht van de brulboei van het Oostgat.

Ware de gezagvoerder voldoende bekend geweest met onze kust en hare vuren, dan had hij, die zelf verklaarde, dat hij zijn schip nog wel had kunnen doen afvallen toen het voormelde vuur werd gepeild, vermoedelijk zijn schip behouden langs de brulboei binnen kunnen brengen.

Ook is het hem vermoedelijk mogelijk geweest in den voormiddag van 30 September te halzen en naar het Engelsch Kanaal terug te keeren.

Vermelding verdient nog, dat de gezagvoerder heeft medegedeeld geen vuurpijltoestel aan boord te hebben en dat in de drie uren, die de bemanning op het voorste gedeelte van het wrak heeft doorgebracht, hem van den wal niet de minste hulp is geboden. Hadden de vele menschen, die zich daar op het strand bevonden, een vuurpijltoestel te hunner beschikking gehad — aldus de gezagvoerder — dan had geen man behoeven te verdrinken.

Aldus gedaan op 13 October 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, C. L. J. Kotting, L. Roosenburg, leden; J. S. Brouwer, plaatsvervangend lid; C. M. van Rijn en E. Deddes, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 18 October 1911.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, L. ROOSENBURG.
,, C. L. J. KOTTING.
,, J. S. BROUWER.
,, VAN RIJN.
,, E. DEDDES.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift,
C. HENNY.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Vrijdag 3 November 1911 n°. 258.

N°. 66.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende het ongeval, dat op 1 October 1911 is geschied aan boord van den Nederlandschen stoomtrawler *Gerberdina Johanna* IJ.M. 134.

Op 1 October 1911 is tijdens stormweer de matroos Arie Zevenhuizen van de *Gerberdina Johanna* IJ.M. 134 overboord geslagen en verdronken.

Door den inspecteur voor de scheepvaart in het vierde district is een voorloopig onderzoek naar dat ongeval ingesteld, dat den hoofdinspecteur voor de scheepvaart aanleiding heeft gegeven den raad voor te stellen een onderzoek daarnaar in te stellen, waartoe door eene commissie uit den raad op 5 October 1911 werd besloten.

Dit onderzoek is aangevangen en beëindigd in 's raads openbare zitting van 18 October 1911.

Toen werden onder eede gehoord Cornelis Dekker, schipper, en Klaas Pronk, matroos, beiden als zoodanig aan boord van voormeld schip dienende op na te melden reis.

Aan dat verhoor is het volgende ontleend:

De Nederlandsche stoomtrawler *Gerberdina Johanna* IJ.M. 134, thuis behoorende te IJmuiden, waar ook de reederij van dit schip is gevestigd, schipper Cornelis Dekker, vertrok 26 September 1911 te 10.15 v.m. met eene volledige bemanning van IJmuiden ter visscherij, welke op 54° 35′ N.B. en 3° 40′ O.L. zou worden aangevangen. Op 27 September te 4 uur v.m. daar aangekomen, werd in dien omtrek gevischt tot 30 September te 3 uur n.m. Wegens steeds toenemend slecht weder, hooge moeilijke zee en zware buien uit het N.O. werd het visschen gestaakt, het vischtuig ingehaald en

ging men, de machine zacht aan vooruitwerkende, met den kop op de zee liggen steken. De wind wakkerde aan tot orkaanvlagen; er liep eene wilde hooge zee; het schip stampte en slingerde hevig, doch men kreeg weinig water over.

Zoo was de toestand ook in den morgen van 1 October. De matrozen Klaas Pronk, oud 23 jaar, en Arie Zevenhuizen, een man van middelbaren leeftijd, deden de wacht op de brug, de eerste als roerganger, de tweede als uitkijk.

Te ongeveer 7 uur v.m. — men bevond zich toen op 54° 30′ N.B., 4° 10′ O.L. — riep een der stokers boven uit de kap van de machinekamer, dat er asch moest gewipt worden. Dit geschiedt gemeenlijk op dat uur, tenzij al te zwaar weer het verhindert.

Waar Pronk het roer hield, zou Zevenhuizen de gevraagde hulp verleenen. Nauwelijks had Zevenhuizen de deur van het stuurhuis geopend en een voet op de trap gezet, of er kwam eene zware zee, die geen van beide matrozen had zien aankomen, aan dek, die het schip bijna plat op zijde wierp. Pronk bukte zich om niet door de zee getroffen te worden achter de houten benedenwand van het stuurhuis. Toen hij opkeek was Zevenhuizen verdwenen.

De schipper, die te kooi lag, ging, door de hevige slingering, die het schip maakte, opgeschrikt, even uit de kap kijken. Toen hij niets bijzonders zag, ging hij weder naar beneden. Onmiddellijk daarop echter kwam de kok, door Pronk gewaarschuwd, hem roepen, zeggende, dat Zevenhuizen waarschijnlijk overboord geslagen was.

De schipper spoedde zich naar de brug, draaide dadelijk het roer hard stuurboord aan boord (oud commando) en liet het schip aldus onder geweldige slingeringen voor den wind en rond komen. De machine werd gestopt, waarna men ongeveer een uur in den omtrek heeft rondgestoomd, zonder echter iets van Zevenhuizen te kunnen ontdekken. Het noodweer en de zware zeeën beletten eene boot overboord te zetten. Te 8 uur v.m. werd besloten het zoeken te staken en koers gesteld naar IJmuiden, waar men 2 October te 3 uur n.m. arriveerde.

Van de drie bij het vertrek van IJmuiden aan boord aanwezige aschemmers is er geen verloren gegaan. Arie Zevenhuizen, door de gehoorde getuigen een uitstekend zeeman genoemd, is vermoedelijk, terwijl hij zich nog bij het stuurhuis op de trap bevond, door de zware overkomende zee gegrepen, overboord gespoeld en verdronken.

Aldus gedaan op 18 October 1911 door de heeren mr. Th.

B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, L. Roosenburg, C. L. J. Kotting, leden; D. H. Hinlopen, plaatsvervangend lid; J. G. T. Broekmeijer, G. Z. Jol, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 23 October 1911.

(*get.*) Th. B. Pleyte.
,, W. Allirol.
,, L. Roosenburg.
,, C. L. J. Kotting.
,, Hinlopen.
,, Broekmeijer.
,, G. Z. Jol.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift,
C. Henny.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Vrijdag 10 November 1911, n°. 264.

N°. 67.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende de stranding van het stoomschip *Wooda*, op 22 September 1911.

Het Engelsche stoomschip *Wooda*, beladen met graan, komende van Odessa en bestemd naar Rotterdam, is des voormiddags te 0 uur 50 min., van 22 September 1911 op het Nieuwe Zand, ongeveer vier mijlen noordwestelijk van den vuurtoren West-Schouwen, bij goed weder, kalme zee, lichte veranderlijke koelte, gestrand.

Nadat ongeveer 50 tons deklading was geworpen en ongeveer 500 tons in lichters was gelost, werd het schip op 25 September in vlot water gesleept. Dienzelfden dag kwam het te Rotterdam, waar het tot 30 September in lossing lag. Op laatstgemelden datum is het naar Cardiff vertrokken.

De adjunct-commissaris der loodsen, L. Wiersma, te Rotterdam, heeft op 26 September een onderzoek ingesteld en den gezagvoerder, den eerste-officier, den eerste-machinist en den uitkijk ondervraagd. De gezagvoerder heeft bij die ondervraging verklaard geene aanmerkingen te hebben op de kustwacht, de kustverlichting, de betonning en de bebakening, doch van meening te zijn, dat de loods, die Schouwenbank-vuurschip voor dat van de Maas aanzag, beter op de hoogte van zijn taak had moeten zijn.

Naar aanleiding van een voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart van 29 September 1911, besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 30 September, dat door den raad een onderzoek zou worden gehouden, hetwelk in zijne openbare zitting van 23 October 1911 werd aangevangen en beëindigd.

Als getuige werd het eerst verhoord Griffith Evans, wonende te New Quay, Cardiganshire (Wales), destijds

gezagvoerder van de *Wooda*, thans als zoodanig ontslagen, aan wien is voorgehouden de beëedigde verklaring door hem op 9 October 1911 te Cardiff afgelegd, in opvolging van sectie 465 van de Merchant Shipping Act 1894, 57 & 58 Victoriae, Cap. 60, luidende:

„1. Griffith Evans verklaart onder eede het volgende:

2. dat hij gezagvoerder is van het stoomschip *Wooda*, groot 2460 tons, thuis behoorende te Cardiff (ambtelijk genummerd 113541);

3. dat het schip toebehoort aan The Tatem Steam Navigation Co. Ld., kantoor houdende in Mount Stuart Square in de stad Cardiff;

4. dat het schip is getuigd als een schoener, gebouwd van staal te Thonaly in 1901 en geclasseerd bij Lloyds als A. 1. 100;

5. dat de bemanning bestaat uit 26 koppen met inbegrip van den gezagvoerder; dat de gezagvoerder bevoegd is als zoodanig te varen blijkens bewijs van bevoegdheid nummer 029498;

6. dat het schip was beladen met graan, met een gewicht van ongeveer 6850 ton, afkomstig van verschillende afschepers te Odessa en bestemd voor verschillende ontvangers te Rotterdam;

7. dat het schip geene passagiers vervoerde;

8. dat de diepgang van het schip was 24′ 11″ voor, en 25′ 2″ achter;

9. dat het schip op de voornoemde reis op 8 September te 11.20 v.m. Malta heeft verlaten;

10. dat het schip bij vertrek goed was uitgerust en geschikt tot het volbrengen van de voorgenomen reis;

11. dat het schip bestemd was naar Rotterdam in Nederland;

12. dat op de voorgenomen reis, als boven vermeld, alles goed ging tot 22 September 1911. Op den achtermiddag van 21 September werd de Hollandsche loods nabij Dungeness aan boord genomen, waarop het schip volle kracht stoomende de reis vervolgde. Het Noord-Hindervuurschip was dwars aan stuurboordszijde op 21 September des avonds te 6.55 op een afstand van 2½ mijl. Er was eene vierstreekspeiling genomen. Van daar werd O. t. N. magnetisch gestuurd en liep het schip, volle kracht stoomende, ongeveer 7 mijl per uur. Te

middernacht was een lichtschip dwars aan bakboordszijde op een halve mijl afstand. De loods hield dit voor het vuurschip van de Maas en veranderde den koers Z. O. magnetisch;

15. dat het schip op Vrijdag 22 September 1911 ongeveer 0 uur 50 v.m., toen het ongeveer hoog water was, bij bedekte lucht, regenachtig weer en flauwe koelte uit het Z. O. en kalme zee, zooals boven gezegd, volle kracht stoomende, zijn koers vervolgde. Gezagvoerder, loods en 1ste-officier waren op de brug, één matroos was aan het roer, één hield er uitkijk op den bak en één was er nog aan dek. Alle voorgeschreven lichten waren in goeden staat en brandden helder. Er werd scherp uitgekeken naar de gasboei van den Hoek van Holland. Plotseling liep het schip van voren aan den grond en stootte; de machines werden op volle kracht achteruit gezet, maar het bleef zitten. Rondom het schip werd gelood en van de midscheeps tot achter werd voldoende water bevonden, naar voren echter niet. Te 1.40 werden de machines gestopt, daar het water te veel viel. Met daglicht kwam de reddingboot van Brouwershaven uit, maar wij hadden hare hulp niet noodig. Ik ging eene overeenkomst aan op grondslag van „no cure no pay" (Lloyds Open Agreement) met de heeren Smit & Co. te Rotterdam, en te 11 uur kwamen vier sleepbooten, die ons poogden af te trekken, terwijl de machines volle kracht achteruit werkten, maar het schip bleef geboeid zitten. Er werd deklading geworpen en verscheidene blazers kwamen langszijde en namen lading over. Telkens weder werd beproefd het schip vlot te krijgen en hierin slaagde men op 25 September te 2.30 v.m. Ballastketels en vullings werden gepeild, maar het schip maakte geen water. Daarop ging het onder eigen stoom naar Rotterdam en kwam aldaar te 9.30 v.m. van denzelfden dag aan. 500 tons lading was gelost en werd door lichters naar Rotterdam gebracht. De strandingsplaats was Nieuwe Zand bij Brouwershaven, ongeveer 22 mijlen van den Hoek van Holland. Het bleek, dat het lichtschip door den loods voor het vuurschip *Maas* aangezien, inderdaad *Schouwenbank* was. 50 tons kurkafval en 30 tons tinafval waren geworpen;

16. dat de schade door schip, lading en vracht beloopen, hem niet bekend is en evenmin het bedrag der verzekeringen;

17. dat bij deze scheepsramp geene menschenlevens zijn verloren gegaan;

18. dat naar zijne meening de oorzaak van het ongeval was, dat de loods *Schouwenbank*-lichtschip voor dat van de *Maas* heeft aangezien;

19. dat al het voorgaande is juist en naar beste weten en innerlijke overtuiging verklaard.''

Naar aanleiding van de hem gestelde vragen, is door getuige Evans hieraan toegevoegd, dat de loods, als hoedanig de getuige Ary Hollaar heeft dienst gedaan, des voormiddags te ongeveer 10 uur aan boord is gekomen, even nadat Dungeness dwars geweest was, dat de loods tot aan het vuurschip van den Noord-Hinder nu en dan op de brug is geweest, doch sedert men den Noord-Hinder voorbij was, zich geregeld met het bestuur van het schip heeft bemoeid.

De gezagvoerder was voorzien van de kaart van de Noordzee, uitgegeven door de Britsche Admiraliteit, welke in de kaartenkamer ter inzage lag. Hij had de Sailing Directions en een bijgewerkte vurenlijst aan boord. Verschillende landpunten en vuurschepen, welke men voorbijvoer, werden gepeild en de peilingen werden in het journaal aangeteekend. Des avonds te 6.55 was het vuurschip van den Noord-Hinder gepeild in het zuiden (magn.) op 2½ mijl afstand door middel van eene vierstreekspeiling, waarop de koers naar het vuurschip *Maas* gesteld werd op O. t. N. (magn.).

Die koers heeft men, volle kracht stoomende, behouden tot middernacht, toen men een vuurschip op 1½ mijl afstand dwars aan stuurboordszijde had.

Gezagvoerder, loods en roerganger waren op de brug, een man was op den bak op den uitkijk. De 1ste-officier, wiens wacht te 12 uur begonnen was, hield zich met verschillende scheepsbezigheden onledig.

De loods beweerde, dat het waargenomen vuur dat van het vuurschip *Maas* was. Getuige heeft zich bij die bewering neergelegd. Hij heeft aangenomen vier schitteringen van het vuur te hebben gezien toen de loods zeide ze gezien te hebben, en heeft, ondanks zijn oorspronkelijken twijfel, de juistheid daarvan niet aan herhaalde waarnemingen getoetst. Er was twijfel bij hem gerezen, of het schip, dat volgens verheidsrekening, nog ruim 20 mijlen van het vuurschip *Maas* verwijderd moest zijn, reeds staan kon ter plaatse, als de loods aangaf, nochtans heeft hij niets gedaan om tot eene juiste plaatsbepaling te geraken. Het was hem wel opgevallen, dat de gasboei voor den ingang van den Nieuwen Waterweg niet te zien was, maar hij had de meening van den loods, dat die vermoedelijk beschadigd was, aanstonds tot de zijne gemaakt, zonder zich verkend te hebben.

Er op gewezen, dat men, O. t. N. voorliggende, op weg van den Noord-Hinder naar de Maas, Schouwenbankvuur-

schip op ongeveer 5 mijlen afstand voorbij loopt en sedert Noord-Hinder geen vuurschip was gezien, dat men van 7 uur af met een 7 mijls vaart in die koers voortloopende, juist te 12 uur Schouwenbank dwars moet hebben, er op gewezen, dat, hadde hij aan de navigatie eenige aandacht gewijd, hij had moeten inzien, dat hij niet voor den Nieuwen Waterweg kón, maar nabij Schouwenbank móest zijn, eene slotsom, die bevestiging zou gevonden hebben in de afwezigheid van de loodsboot en van uitgaande of binnenkomende schepen — verklaarde de gezagvoerder, dat de loods, die de vuurschepen van Schouwenbank en Maas met elkaar verwisselde, de schuld droeg der stranding, maar dat hij zelf ook te kort geschoten was en niet had mogen verzuimen den aard der waargenomen vuren nauwkeurig na te gaan en zich te vergewissen waar hij zich bevond.

De getuige Lambert Wiersma, op 22 September adjunct-loodscommissaris te Rotterdam, verklaarde van den 1ste-officier vernomen te hebben, dat deze in den nacht der stranding niet aan het bestuur van het schip had deelgenomen; de 1ste-machinist had verklaard, dat men volle kracht stoomende op de kust van Schouwen was geloopen. Den uitkijk, een Deen, die lezen noch schrijven kent, had hij niet in staat bevonden rekenschap te geven van de vuren, die hij gezien had.

Er was, voor zoover getuige bekend, geen bericht ingekomen, dat er in den nacht van 21 of 22 September 1911 iets gehaperd had aan de gasboei voor den Maasmond, of aan de vuren op de lichtschepen *Schouwenbank* en *Maas*. Wanneer er aan de gasboei of het vuurschip iets hapert, dan gaat de loodsboot binnenkomende schepen ter waarschuwing te gemoet.

Ten slotte werd de loods Ary Hollaar, oud 48 jaar, en wonende te Maassluis, in verhoor genomen.

Na de stranding is hij geschorst in de uitoefening zijner bediening. Hij bevestigt de mededeelingen des gezagvoerders in hoofdzaak. De koers welke volgens zijn opgave aan den gezagvoerder van Noord-Hinder tot de Maas gestuurd moest worden was O. ¾ N. (magn.) De kaart heeft hij niet ingezien. Des morgens te ongeveer 10 uur aan boord gekomen, na ongeveer vier dagen voor Dungeness te hebben gekruist, was hij tot aan den Noord-Hinder slechts nu en dan op de brug, nadat men dat vuurschip voorbij was, is hij daar verder gebleven. Het was zijns inziens volstrekt niet onmogelijk, dat het schip, dat, gelijk de gezagvoerder hem gezegd had, een zevenmijls

vaart liep, te 12 uur 's nacht in het gezicht van het Maasvuurschip was, daar tij en stroom de vaart met 3 mijl per uur konden hebben vermeerderd. Op de opmerking, dat hij, indien stroom en tij dermate invloed op de vaart van het schip hadden geoefend, hij te ongeveer half elf Schouwenbank dwars moest hebben gehad, deelde hij mede, daarop geen acht geslagen te hebben, erkennende, dat zulks als een grove fout moest worden aangemerkt.

Gewezen op het feit, dat Schouwenbank-lichtschip elke 30 seconden drie, en Maas-lichtschip elke 30 seconden vier schitteringen vertoont, en dat het tijdsverloop tusschen die schitteringen van de beide lichten verschillend is, zoodat een bevaren man zich daarin niet kan vergissen, verklaarde hij slechts éénmaal het licht te hebben waargenomen, en vertrouwd, doch niet door andere waarnemingen vastgesteld te hebben, dat hij de *Maas* gezien had.

Hij erkent, dat hij, getroffen door de omstandigheid, dat hij de gasboei niet zag, den gezagvoerder heeft gezegd, dat die wel beschadigd zou zijn, en kan niet verklaren hoe het mogelijk is, dat hij het vuur van West-Schouwen, dat elke 30 seconden twee schitteringen geeft, voor dat op het Noorderhoofd van den Nieuwen Waterweg heeft kunnen houden, dat elke 5 seconden één schittering van 0,1 seconde geeft, ook niet, hoe het mogelijk is, dat de afwezigheid van de loodsboot en in- en uitvarende schepen hem niet tot bedachtzaamheid hebben aangespoord. Hij erkende desgevraagd, dat hij uit achteloosheid niet gedaan heeft, wat hij had behooren te doen en verklaarde te beseffen, dat zijn nalatigheid van dien aard is geweest, dat hij als loods afgedaan heeft.

De raad is door het gehouden onderzoek tot de slotsom gekomen, dat de stranding van het Engelsche stoomschip *Wooda* op 22 September 1911 op de gronden N. W. van het eiland Schouwen, moet worden toegeschreven aan verregaande achteloosheid en roekeloosheid van den zeeloods Ary Hollaar, wonende te Maassluis, thans als zoodanig geschorst, en van den gezagvoerder van de *Wooda*, Griffith Evans, wonende te New Quay, Cardiganshire (Wales), thans als zoodanig ontslagen.

Aldus gedaan op 23 October 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter, W. Allirol, L. Roosenburg, C. L. J. Kotting, leden; D. H. Hinlopen, plaatsvervangend lid, E. Deddes, buitengewoon lid, Z. W. C. Dekkers, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads

secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 27 October 1911.

(*get.*) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, L. ROOSENBURG.
,, C. L. J. KOTTING.
,, HINLOPEN.
,, E. DEDDES.
,, Z. W. C. DEKKERS.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift,
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

N°. 68.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende de aanvaring op 22 Juli 1911 tusschen de stoomschepen *Potsdam* en *Iskra*.

Het stoomschip *Potsdam*, toebehoorende aan de Nederlandsch Amerikaansche Stoomvaartmaatschappij te Rotterdam, onderscheidingssein P.Q.L.F., voorzien van een Nederlandschen zeebrief, metende bruto 12 522, netto 7975 R. T., voorzien van machines, die het eene 14,5 mijls vaart verleenen, is in den Nieuwen Waterweg op 22 Juli 1911 's voormiddags te een uur in aanvaring geweest met het Oostenrijksche stoomschip *Iskra*, behoorende aan de Navigazione Libera Giovanni Racich, onderscheidingssein H. L. C. T., thuisbehoorende te Ragusa, groot 4150 bruto, netto 2655 R. T. en voorzien van machines, die het eene vaart geven van 9,5 mijl.

De afmetingen van de *Potsdam* zijn: lengte 550′, breedte 62′, holte 34′ 6″; die van de *Iskra:* lengte 345′, breedte 48′ 8″, holte 20′ 9″.

De diepgang van de *Potsdam* bedroeg 86 d.M., die van de *Iskra*, volgens de na te noemen scheepsverklaring, 77,25 d.M., volgens den loods 80 d.M.

Het was te 9.45 hoogwater geweest aan den Hoek van Holland; het dieptesein gaf 98 d.M. aan. Er woei eene flauwe koelte uit het Z. W.

De *Potsdam* was op de reis van New York naar Rotterdam. In den namiddag van 21 Juli te 3.20 was zij van Boulogne sur Mer vertrokken, waar zich de zeeloods Jan Burger, wonende te Rotterdam, heeft ingescheept, die geregeld de schepen van de Holland-Amerikalijn loodst, Vrijdagsnachts te Rotterdam binnenkomt met de thuisvarende, en Zaterdags weder vertrekt met de uitvarende boot.

Te 12.42 kwam men, volle kracht stoomende, den Maasmond binnen. Op den bak werd uitkijk gehouden door den bootsman L. Martens; op de brug bevonden zich de gezagvoerder B. C. van Walraven, de loods J. Burger, de tweede-stuurman E. Terkuhle, de vierde-stuurman J. A. van der Laan, de vierde-stuurman Visser en de roerganger.

Men liep in de lijn der geleidelichten en bespeurde op eenigen afstand vooruit het heklicht van een opvarend stoomschip. Al ras bleek het, dat men dit opliep, waarom de gezagvoerder en loods te rade werden het voorbij te varen.

Het opgeloopen stoomschip was de *Iskra*, komende van Poti. Deze had bij Dungeness den zeeloods Adriaan Verhagen, wonende te Maassluis, aan boord gekregen, welke op 16 zeemijlen afstands van den Nieuwen Waterweg het loodscommando op zich genomen had. Met den loods bevonden zich op de brug de gezagvoerder, de eerste-officier, de roerganger en een kwartiermeester.

De beide opvarende schepen zijn een afkomend schip voorbij gevaren tusschen seinpaal en Berghaven, hetwelk later gebleken is het Engelsche stoomschip *Eildon* te zijn, dat den rivierloods J. Borstlap echter reeds bij de Berghaven had afgezet.

Verschillende fluitseinen zijn door beide schepen gegeven om elkander van hunne bewegingen op de hoogte te brengen, welke nochtans niet hebben voorkomen, dat de *Potsdam* te 1 uur v.m. de *Iskra* aan de zuidzijde van het vaarwater, tusschen den steiger der Holland-Amerikalijn en dukdalf n°. 1, aan stuurboordszijde achter de brug is ingeloopen, ten gevolge waarvan deze averij opliep, welke haar noodzaakte te Rotterdam te dokken en aan herstellingen en vernieuwing van platen en andere scheepsdeelen een bedrag van ruim f 8500 ten koste te leggen.

Even na de aanvaring werden de schepen weder door een afvarend schip voorbijgevaren, zijnde het Engelsche stoomschip *Rotterdam* van de Rankine Line, bestemd naar Grangemouth, gezagvoerder Mitchell, geloodst door den rivierloods Johannes Braam, wonende te Rotterdam.

In afwijking van het voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, gedagteekend 9 Augustus 1911, besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 23 Augustus 1911 tot het houden van een onderzoek, dat op 6 September 1911 in de openbare zitting van den raad werd aangevangen met het verhoor van de getuigen:

Bastiaan Carolus van Walraven, gezagvoerder der *Potsdam*:

Adriaan Verhagen, zeeloods;
Emil Terkuhle, tweede-officier op de *Potsdam*, en
William Wilton, scheepsbouwmeester,

en op 10 October 1911 werd voortgezet, bij welke gelegenheid andermaal gehoord werden:

Bastiaan Carolus van Walraven, gezagvoerder der *Potsdam*, en Adriaan Verhagen, zeeloods, en voorts Jan Burger, zeeloods, Johannes Braam, rivierloods, en Jan Adolf van der Laan, vierde-officier op de *Potsdam*.

De raad nam verder kennis van het scheepsjournaal en het machinekamerjournaal, gehouden aan boord van het stoomschip *Potsdam*, van de werkteekening van den heer William Wilton, aantoonende de herstellingen aan de *Iskra* geschied op de werf van Wilton's Machinefabriek en Scheepswerf te Rotterdam, van de verklaringen door A. van Son, tweedemachinist, en L. Martens, bootsman van de *Potsdam*, voor den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district afgelegd, en van een uittreksel uit het journaal van het stoomschip *Iskra*.

Eenstemmigheid in de verklaringen der personen die ooggetuige waren van de aanvaring en hebben waargenomen, wat daaraan is vooraf gegaan, is verre te zoeken.

In overeenstemming met elkander, werd verklaard door de getuigen van Walraven, Burger, Terkuhle en van der Laan, dat de *Potsdam*, toen zij den Nieuwen Waterweg binnen was, en een heklicht vooruit zag, twee lange stooten op de fluit heeft gegeven, ten teeken, dat zij de *Iskra* aan bakboord wilde voorbij varen, welk sein de *Iskra* niet beantwoord heeft, waarom het door de *Potsdam* werd herhaald.

Het journaal van de *Potsdam* vermeldt slechts één sein van twee lange stooten.

Loods Verhagen zegt gehoord te hebben twee seinen van twee korte stooten.

Het journaal van de *Iskra* rept van twee seinen van twee stooten, maar noemt die stooten slechts eenmaal kort.

Aangenomen mag nochtans worden, dat de *Potsdam* haar voornemen te kennen heeft gegeven de *Iskra* aan bakboord voorbij te varen en de *Iskra* deze hare bedoeling begrepen heeft. De loods Verhagen zeide toch in zijn verhoor voor den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district op 4 September, dat hij het sein niet beantwoordde: „omdat wij te diep lagen en er te sterke ebstroom ging om het schip, dat achter ons was, te laten passeeren";

bij zijn verhoor voor den raad op 6 September: „dat hij

begrepen had, dat de *Potsdam* aan de noordzijde van het vaarwater voorbij wilde."

Getuige Burger heeft gewag gemaakt van het bestaan van een bij de loodsen op de Maas bestaand bestendig gebruik om elkander door verschillende fluitseinen het oploopen en voorbijgaan te vergemakkelijken.

Het Koninklijk besluit van 18 Mei 1892 (*Staatsblad* n°. 102) — zegt hij — schrijft wel is waar voor, dat een stoomvaartuig, dat een ander vaartuig oploopt en voorbijvaart, dat vaartuig aan bakboord moet houden en door een aangehouden stoot op de stoomfluit op een afstand van 200 meter van zijn voornemen, om zulks te doen, moet kennis geven, doch de eischen van het verkeer met groote en snelle schepen deden het wettelijk voorschrift in onbruik komen.

Wie een ander aan diens stuurboordszijde voorbij wil — vervolgt hij —, geeft één lange stoot op de fluit, verlangt hij langs de bakboordszijde van den ander voorbij te loopen, dan geeft hij twee lange stooten, antwoordt de voorlooper met gelijke seinen, dan beteekent dit „ik zal ruimte geven", antwoordt hij niet, dan beduidt dit „ik kan geen ruimte geven".

Getuige Braam beaamde het bestaan van dit bestendig gebruik.

Getuige van Walraven meent, dat men zich dienovereenkomstig steeds gedraagt.

Getuige Verhagen ontkent het bestaan van dit gebruik en houdt staande, dat oploopende schepen elkander geen andere seinen plegen te geven dan die voor tegenkomende schepen zijn voorgeschreven.

De opvarenden van de *Potsdam* beweren: na het herhaalde lange tweestootssein is door ons een lang eenstootssein gegeven, dat beantwoord werd met een lang eenstootssein, daarom meenen wij, dat de *Iskra* ruimte tot voorbij gaan aan hare stuurboordszijde liet, zij gaf ook bakboordsroer (n. c.).

Loods Verhagen noemde dit sein der *Potsdam* een kort eenstootssein, dat hij met een kort tweestootssein beantwoordde.

Hij zou gedurende 10 minuten na dit laatste sein doorgestoomd hebben en een kort eenstootssein met een afkomend schip gewisseld hebben, toen weer twee korte stooten van de *Potsdam* vernomen hebben, welke hij onbeantwoord liet, nogmaals een korte stoot van dit schip gehoord hebben, die hij met twee korte stooten beantwoordde, en toen tweemaal een eenstootssein gewisseld hebben met de afkomende *Rotterdam*.

Loods Braam weet zich niet te herinneren, welke fluitseinen de *Rotterdam* met de *Iskra* heeft gewisseld. De gezag-

voerder van de *Iskra* vermeldt slechts één kort eenstootssein, gewisseld met de *Rotterdam*.

Zijn de opvarenden van de *Potsdam* en de *Iskra* het met elkander oneens over den duur, de soort en het aantal der gewisselde fluitseinen, niettemin staat vast, dat, voordat de *Potsdam* naar stuurboord ging, pogende de *Iskra* aan stuurboord voorbij te gaan, zij een sein gegeven heeft en door een sein begrepen heeft, dat de *Iskra* haar ruimte zou laten, en dat de *Iskra*, door een sein kennis krijgende van het verlangen der *Potsdam* om haar aan stuurboordszijde voorbij te gaan, door een fluitsein kennis heeft willen geven, dat zij naar bakboord zou uitwijken, en ook naar bakboordszijde is uitgeweken.

Ware de *Rotterdam* niet de rivier afgekomen, de *Potsdam* en de *Iskra* zouden elkaar geheel zijn vrij geloopen. Echter de *Iskra* zag, toen de *Potsdam* haar begon op te loopen, zich genoopt ruimte te geven aan de *Rotterdam*, die aan hare bakboordszijde langs wilde.

Het is niet gebleken, of de *Iskra* haar doel zou hebben kunnen bereiken door vaart te minderen, de *Potsdam* te laten voorbijgaan en zelf, achter de *Potsdam* aan, naar de zuidzijde van het vaarwater te houden; zij meende het beste te doen te trachten vóór de *Potsdam* weder naar de zuidzijde van het vaarwater te gaan, gaf stuurboordroer (n. c.) en de *Potsdam* liep haar aan, trots de aangewende pogingen eene aanvaring te vermijden.

Art. 27 (eerste en zesde lid), van het Koninklijk besluit van 18 Mei 1892 (*Staatsblad* nº. 102), verplicht den schipper van een oploopend stoomschip zijn verlangen tot voorbijvaren kenbaar te maken door praaien, roepen of door een aangehouden stoot op de stoomfluit op ten minste 200 meter afstand (een stoot van ten minste 5 seconden duur (art. 15)) en het andere vaartuig aan bakboord te houden.

Art. 27 (vijfde lid), verplicht het opgeloopen vaartuig het oploopend vaartuig ruimte te laten, doch het Koninklijk besluit rept niet van seinen door het opgeloopen vaartuig te geven.

Het reglement heeft geen bijzondere bepaling voor het geval dat een opgeloopen wordend vaartuig een ander tegenkomt, waarvoor het moet uitwijken; de schipper zal dus èn den tegenkomer moeten mijden èn den oplooper ruimte moeten geven.

Laat de breedte van het vaarwater zulks niet toe, dan moet hij een middel tot zijn beschikking hebben; om òf den oploo-

per te waarschuwen, dat hij met voorbijvaren moet wachten, òf den tegenkomer te waarschuwen, dat hij moet stoppen totdat oploopend en opgeloopen schip elkander voorbij zijn. Heeft hij dat middel niet, dan kan hem, wanneer zijn pogen faalt om èn den oplooper èn den tegenkomer volgens voorschrift te gerieven, kwalijk een verwijt treffen.

De raad is van oordeel, dat het onvoorwaardelijk afkeuring verdient zich van andere seinen te bedienen dan zijn voorgeschreven, vermits dergelijke seinen tot misvatting leiden en de veiligheid der scheepvaart door het bezigen daarvan eer verminderd dan bevorderd wordt.

Voldoen de voorgeschreven seinen niet aan de behoefte, hetgeen ook de meening van den raad is, dan ligt het op den weg van belanghebbenden nieuwe voorschriften uit te lokken, niet om op eigen gezag nieuwe stelsels te bezigen.

Aan de hiervoren omschreven aanvaring draagt de *Potsdam* geen schuld. Zij heeft de voorschriften van art. 27, zesde en eerste lid, van het Koninklijk besluit van 18 Mei 1892 (*Staatsblad* n°. 102), nageleefd.

De *Iskra* was genoodzaakt èn den oplooper èn den tegenkomer te gerieven, gelijk het voorschrift aangeeft en veroorzaakte daardoor de aanvaring.

Van de zijde der *Potsdam* moge men beweren, dat, als de *Iskra* niet te verstaan gegeven had, dat de *Potsdam* voorbij kon gaan, zulks harerzijds niet zou zijn beproefd en de aanvaring zou zijn vermeden, de raad heeft door het gehouden onderzoek niet de overtuiging gekregen, dat door de *Iskra* op het sein der *Potsdam* iets anders is geantwoord dan: „ik zal bakboord uitgaan”, een sein ter aanduiding, dat zij hare verplichting om bakboord uit te gaan besefte, noch ook, dat door haar kon worden voorzien, dat het uitwijken naar bakboord ter wille van de *Potsdam* zou moeten worden gevolgd door een uitwijken naar stuurboord voor de *Rotterdam*, vóórdat de *Potsdam* haar geheel voorbij zou zijn.

Ware dat het geval geweest, dan had goede zeemanschap haar verplicht niet ter wille van de *Potsdam* naar bakboord te gaan (art. 4).

Aldus gedaan op 10 October 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, L. Roosenburg, C. L. J. Kotting, leden; J. S. Brouwer, plaatsvervangend lid; C. M. van Rijn, E. Deddes, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitge-

sproken door den voorzitter ter openbare zitting van 27 October 1911.

(*get.*) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, L. ROOSENBURG.
,, C. L. J. KOTTING.
,, J. S. BROUWER.
,, VAN RIJN.
,, E. DEDDES.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Vrijdag 10 November 1911, n°. 264.

N°. 69.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart, betreffende de aanvaring op 29 Augustus 1911 tusschen de stoomvisschersvaartuigen *Maria van Hattum* IJ.M. 157 en *Dubbelman* IJ.M. 17.

In den voormiddag van 29 Augustus 1911, bij kalme zee, helder weder en Z.W. wind, vertrok de stoomkorder *Maria van Hattum* IJ.M. 157, toebehoorende aan de naamlooze vennootschap „De Marezaten", directeur J. Polderman, ter visscherij in de Noordzee, koers stellende naar het vuurschip van de Haaks, om de visscherij te gaan uitoefenen op de Witte Bank, gelegen op ongeveer 55° N.B., 6° O.L. Het schip staat onder bevel van den schipper Christiaan Stoffel Glas.

Te ongeveer halfeen na den middag is de stuurman Jan van Strien, oud 25 jaar, wonende te Velseroord, op de brug gekomen om de wacht te doen.

Overdag wordt, wanneer men los varende is, de wacht door één man gedaan, des nachts door twee man. De stuurman had de opdracht van den schipper eerst op de Haaks aan te sturen, en, wanneer hij deze voorbij was, N.O. ¼ N. per kompas te sturen. Des namiddags te ongeveer twee uur was de Haaks dwars aan B.B.zijde op ongeveer 120 meter afstand, het schip liep volle kracht en had eene vaart van ruim acht mijlen. Toen is de koers veranderd tot N.O. ¼ N., de vaart werd behouden.

De stuurman had al geruimen tijd, voordat hij de Haaks voorbijging, opgemerkt, dat de stoomkorder *Dubbelman* IJ.M. 17 de *Maria van Hattum* opliep. Op een gegeven oogenblik zag hij haar vier tot vier en een halve streek achterlijker dan dwars aan S.B.zijde, zij ging zelfs iets noor-

delijker sturen, waarom hij haar toeriep: ,,Denk er om, het gaat er op".

Van de zijde van de *Dubbelman* kwam geen antwoord, de *Maria van Hattum* vervolgde koers en vaart, totdat zij op eens aan S.B. achterschip, ter hoogte van de galg, door de *Dubbelman* werd aangevaren en even later nog een stoot van hetzelfde schip ontving.

De *Maria van Hattum* bekwam schade ter plaatse van de aanvaring en kwam door den stoot op haar S.B.achterschip O. t. N. voor te liggen. De schepen waren aanstonds vrij van elkander en vervolgden de reis.

Even voor de aanvaring had de stuurman den schipper door de spreekbuis aan dek geroepen, doch deze had juist plaats toen hij boven kwam.

De inspecteur voor de scheepvaart in het vierde district heeft naar deze scheepsramp op 26 September een onderzoek ingesteld. Op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, gedagteekend 27 September 1911, besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 28 September tot het instellen van een onderzoek, dat in 's raads openbare zitting van 18 October 1911 werd aangevangen en beëindigd.

Toen werd de evengenoemde Jan van Strien als getuige gehoord, aan wiens verklaring vorenstaande beschrijving van het ongeval is ontleend, terwijl van de bemanning der *Maria van Hattum* de schipper, Christiaan Stoffel Glas, en de eerste-machinist, Johannes Cornelis de Vlugt, een verhoor ondergingen.

Vermelding verdient de mededeeling van den schipper, dat, toen hij te 1 uur naar beneden ging, de *Dubbelman* ongeveer 400 meters achter de *Maria van Hattum* was.

Van de bemanning der *Dubbelman* werden gehoord de schipper, Frans 't Hart, en de beide matrozen Jan Groen en Jacob Wijker, die tijdens de aanvaring de wacht hadden.

Eerstgenoemde heeft van de aanvaring niets gezien, daar hij te kooi lag en hij heeft er niets van gevoeld, omdat hij sliep. Hij heeft de telegraaf hooren overgaan, kwam daarom aan dek, doch toen waren de schepen reeds vrij van elkander en de *Maria van Hattum* aan S.B. vooruit.

Wijker deed de deur van het stuurhuis open en riep, dat de stuurketting vast geloopen was; hij heeft dien met den stuurman recht getrokken, zoodat de schakels weder door de pijp konden.

Toen hij naar beneden ging om te slapen, was de *Maria van Hattum* ongeveer ½ mijl vooruit; hij had order gegeven

voorbij de Haaks N.N.O. $\frac{3}{4}$ O. per kompas te gaan sturen.

Hij beweerde, dat de oudste man van de wacht het commando had, doch dat dienaangaande geen order was gegeven: dit heeft hij eerst na de aanvaring gedaan.

Uit de verklaring van de beide wachtslieden is gebleken, dat zij te 1.45 op de brug zijn gekomen. Wijker stond aan het roer en Groen stond op de brug op den uitkijk. De man, die de wacht overgaf, Teun Hans, had opgegeven, dat na de Haaks N.N.O $\frac{3}{4}$ O. per kompas moest worden gestuurd.

De *Maria van Hattum* was ongeveer 500 M. vooruit, maar de *Dubbelman*, die ongeveer 9 mijl vaart liep, liep haar op. Toen men haar op eene scheepslengte genaderd was, wilde men achter haar omgaan en werd B.B.roer (n. c.) gegeven, doch het roer weigerde, Groen zette de telegraaf op langzaam en ging naar de roergeleiding kijken, Wijker zette de telegraaf daarop op stop, maar dit kon de aanvaring niet meer voorkomen.

Er is niet aan gedacht, om, toen het schip weigerde naar B.B. te gaan, hard S.B.roer te geven en van de *Maria van Hattum* af te draaien.

De raad is van oordeel, dat de aanvaring veroorzaakt is doordat men aan boord van de *Dubbelman* getracht heeft achter de *Maria van Hattum* langs te gaan, toen men haar zeer dicht genaderd was, een maatregel, die geheel onnoodig was en, gegeven de vaart van de *Dubbelman*, roekeloos moet genoemd worden.

Het vastloopen van den ketting is een onbewezen bewering. Is dit inderdaad geschied, dan ware door hard S.B.roer geven de aanvaring te vermijden geweest.

De raad meent, dat, wanneer twee man te zamen de wacht doen, aan één van hen het commando moet zijn toevertrouwd, opdat, indien snel handelen noodig is, gehandeld worde en niet eerst overleg gepleegd.

Aan den schipper van de *Maria van Hattum* is gedurende het onderzoek te verstaan gegeven, dat de raad van meening is, dat ook bij dag de wacht niet aan één man mag worden toevertrouwd.

Aldus gedaan op 18 October 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, L. Roosenburg, C. L. J. Kotting, leden; D. H. Hinlopen, plaatsvervangend lid; J. G. T. Broekmeijer, G. Z. Jol, buitengewone leden; in tegen-

woordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 27 October 1911.

(*get.*) TH. B. PLEYTE.

,, W. ALLIROL.

,, L. ROOSENBURG.

,, C. L. J. KOTTING.

,, HINLOPEN.

,, BROEKMEIJER.

,, G. Z. JOL.

,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift,

RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Donderdag 16 November 1911, n°. 269.

N°. 70.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende de stranding van het stoomschip *Solo*.

Het stoomschip *Solo*, voorzien van een Nederlandschen zeebrief, onderscheidingssein P.S.M.L., behoort aan de naamlooze vennootschap Stoomvaartmaatschappij Rotterdamsche Lloyd, gevestigd te Rotterdam.

Het schip is in 1899 in New Castle gebouwd, is lang 332′ 9″, breed 44′ 1″ en hol 28′ 1″ en heeft een tonnenmaat van 3553 bruto, 2275 netto R. T. Het is geclasseerd bij het bureau Veritas als ✠ 3/3 L.I.I.

Het wordt gebezigd in de geregelde vrachtvaart op Nederlandsch-Indië en is 25 Augustus 1911 van de dertigste reis derwaarts teruggekomen, waarna het 13 September j.l., gedokt werd in het droogdok van Wilton's Machinefabriek te Rotterdam, en aan het derde vierjaarlijksch onderzoek van het bureau Veritas werd onderworpen.

Van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart heeft het een bewijs van zeewaardigheid bekomen.

Sedert 22 September lag het in lading aan de Lloydkade te Rotterdam. Op 30 September des v.m. te 11.30 was het afgeladen, de lading behoorlijk gegarneerd en gestuwd, de luiken gedekt, steenkolen, drinkwater en mondkost waren ingenomen. Te 12.30 was het schip voor vertrek gereed.

Den 29 September was een volledige bemanning aangemonsterd. De gezagvoerder werd in het bestuur van het schip door vier stuurlieden bijgestaan; vier machinisten waren aan boord voor het toezicht in de machinekamer.

Te 12.50 n.m. van 30 September aanvaardde het schip de reis naar Nederlandsch-Indië over Southampton en La Palice.

Aan het scheepsjournaal is het volgende ontleend:

,,Vertrokken te 12.50 van de Lloydkade onder loodsaanwijzing. Alles was goed zeevast gemaakt. Waren ten 1 uur

slaags. Diepgang bij vertrek V. 22′, A. 22′ 2″. Zeer buiig weer met ongestadigen harden wind, West tot W.Z.W. Stoomden geleidelijk den waterweg uit, debarqueerden ten 3.30 bij Hoek van Holland den loods. Stoomden in peiling den waterweg uit. Passeerden te 4 uur het noorderhoofd, kregen toen eene zware bui met orkaanvlagen met harde slagregens en wilde hooge aanschietende zee. Stoomden steeds met volle kracht. Even daarna, anderhalve scheepslengte voorbij de noordpier, kregen we een tweede zware bui uit W.N.W. die heviger was dan de eerste. De barometer daalde van 747 op 742 m.M. Een zeer hooge grondzee sloeg het schip uit het roer, gaven direct hard stuurboordroer (oud commanda), maar daar er eene tweede nog heviger grondzee aanrolde en de vloed doorkwam, kwam het schip niet op zijn koers en dreven we noordelijker, dus naar lager wal. Presenteerden direct beide ankers S.B. 105 vadem en B.B. naar schatting 60 vadem. Gaven daarna noodsignalen met stoomfluit, vlaggen en knalsignalen, loodden vooruit 4½ vm. water. Stoomden steeds volle kracht achter de ankers. Te 4.50 brak B.B.ankerketting tijdens een hevige bui, het schip viel daarna dwarszee en nam enorme massa's water over. S.B.-anker hield niet en het schip dreef steeds meer naar lager wal. Ten 7.30 begon het schip te stooten en werkte de machine moeilijker. Toonden nu en dan noodseinen. Vermoedden dat S.B.ketting gebroken was. Barometer ten 8 uur 742 m.M. Wind West 11. Pompen door overkomende zeeën niet doenlijk te peilen. Ten 8 uur stopte de machine wegens te veel water op de stookplaat. Het schip stootte steeds zwaarder en voortdurend sloegen enorme zeeën over het geheele schip. De booten sloegen uit de klampen en stuk, gedeelten van de brug sloegen weg en kregen meerdere dekschade. Bleven daarna met de bemanning in de midscheeps aan dek, daar geen gemeenschap meer met vooruit kon plaats hebben. Bleven allen bij de hand, gaven af en toe noodsignalen. Het schip kraakte, stootte en werkte zwaar. Besloten om zoo den dag af te wachten. Ten 5 uur bemerkten we, dat het schip ter hoogte van Monster gestrand was, pl. m. ¼ Eng. mijl uit den wal. Hielden scheepsraad en besloten het schip te verlaten. Ten 6 uur werden wij door de reddingboot van Ter Teide van boord gehaald. Bemerkten bij het verlaten van het schip, dat roer en roersteven gebroken waren.''

Door den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district werd op 3 October aan den gezagvoerder, Jan Werkhoven, wonende te 's Gravenhage, gediplomeerd als eerste-stuurman op de groote stoomvaart, een verhoor afgenomen.

Op 5 October besliste eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, dat door den Raad voor de Scheepvaart een onderzoek zou worden gehouden, dat op 20 October 1911 in zijne openbare zitting werd aangevangen en beëindigd.

Als getuigen werden gehoord de personen van:

1. J. Werkhoven, gezagvoerder;
2. J. C. Bender, eerste-stuurman;
3. D. Dedert, tweede-stuurman;
4. H. J. Bouman, vierde-stuurman;
5. H. Vreeze, eerste-machinist;
6. C. J. de Wit, tweede-machinist;
7. J. C. L. Wagner, bootsman;
8. J. Nedermeijer, timmerman;
9. J. A. Koster, matroos;
10. D. A. Polderman, donkeyman;
11. A. Tuk, schipper van de reddingboot;
12. G. van den Berg, schipper van de reddingboot;
13. W. Das, agent van de firma G. Dirkzwager Mzn.

De op 3 October 1911 te Delft afgelegde scheepsverklaring werd aan de als getuigen verschenen leden van de bemanning der *Solo* voorgelezen en door hen bevestigd.

De gezagvoerder bleek, na uitgeklaard te hebben, op den vertrekdag te ongeveer half elf aan boord te zijn gekomen. Na zich verkleed te hebben, is hij de ronde gaan doen; meer in het bijzonder heeft hij de bevestiging van den deklast, bestaande uit twee halve lichters, bestemd voor Batavia, en eenige hondenhokken zwavelzuur nagekeken. Deze bevestiging bleek naar den eisch te zijn.

De eerste-stuurman heeft bij de ronde zijne aandacht gewijd aan de stuurinrichting en de bevestiging van de stuurreepen op het quadrant, en had daarop niets aan te merken.

Donderdag vóór vertrek, was, met de trossen vast, proef gestoomd; de stuurmachine, de stoomfluit en de stuurreepen zijn toen beproefd.

Des morgens van den vertrekdag, kort nadat hij aan boord was gekomen, heeft de gezagvoerder den barometer geraadpleegd. De kwikbarometer wees een luchtdruk aan van 749,8 m.M.

Al eenige dagen vóór den vertrekdag was de tweede-stuurman, Dirk Dedert, aan boord, doch deze had geen opdracht weerkundige waarnemingen te doen.

Een barograaf was niet aan boord, zoodat men niet in staat was uit de aanteekening der veranderingen in den luchtdruk rekening te houden met het te verwachten weder.

Er is den gezagvoerder op gewezen, dat, had hij een barograaf aan boord gehad, deze hem eene waardevolle inlichting omtrent de te verwachten weersgesteldheid had kunnen geven.

Uit de barograaf-waarnemingen, gedaan aan het Koninklijk Meteorologisch Instituut te de Bildt en zijn filiaalinrichtingen te Amsterdam en te Rotterdam, is toch gebleken, dat de barometer sedert 12 uur 's nachts eene buitengewoon sterke daling vertoonde en dat er zwaar stormweder op handen was.

Ook werd er op gewezen, dat de stormwaarschuwingsdienst te 8.38 v.m. het sein ,,Weest op uw hoede'', te 10.43: ,,Verwacht wordt: storm uit het Z.W., ruimende wind'', te 3.57 het sein: ,,Verwacht wordt: storm uit het N.W.'' had doen hijschen, en dat de gezagvoerder eenmaal in zee zijnde, toch had moeten bijleggen en geen voortgang zou hebben gemaakt, zoodat er aanleiding genoeg was geweest om hetzij te Rotterdam te blijven, hetzij in den Nieuwen Waterweg te ankeren.

De gezagvoerder meende, dat de kromme van den barograaf hem geene aanleiding zou hebben mogen zijn niet te vertrekken met een schip, toegeladen gelijk de *Solo*. Hij kende dit schip, was wel is waar eerst op de 30ste thuisreis te Batavia aan boord gekomen, maar had vroeger jaren als gezagvoerder daarop gevaren en er een cycloon in de Arabische zee mede getrotseerd.

Ware het schip een geballast schip geweest, dan ware hij binnen gebleven.

De stormwaarschuwingsseinen worden te Rotterdam op het Poortgebouw aan de Binnenhaven (Fijenoord) gegeven en zijn in een groot gedeelte van de haven, met name aan de Lloydkade, onzichtbaar.

Toen de gezagvoerder het stormsein te Hoek van Holland voorbijvoer, wees dit nog op verwacht wordenden Z.W. storm; er bestond toen hoegenaamd geen reden ten anker te gaan, evenmin kon hij verwachten, dat hij zou moeten bijleggen, immers bij het volgen van zijn koers zou hij het in den wind hebben.

Op de hem gestelde vragen betreffende den gestelden koers, deelde de gezagvoerder mede, dat hij eerst op de gasboei aanstuurt, deze vervolgens aan bakboordszijde houdt, dan aanstuurt op het Maasvuurschip en dit aan bakboordszijde rondende koers stelt naar Schouwenbank.

Op de geuite bedenking, dat men, dezen koers sturende, bij Z.W. storm kans loopt om de N.O. gezet te worden en dan spoedig in de nabijheid van ondiep water is, waar de kracht der grondzeeën zooveel heviger is, waarom het aanbeveling

zou verdienen om de Z.W. te gaan, antwoordde de gezagvoerder, dat, de weersgesteldheid in aanmerking genomen, het hem wenschelijk was voorgekomen zoo lang mogelijk verkenning met het land te houden.

Getuige Willem Das, agent van de firma G. Dirkzwager Mzn., wonende te Hoek van Holland, verklaarde in den morgen van 30 September niets van stormweder te hebben vernomen. De stormseinen worden geheschen aan de Berghaven op een kwartier gaans afstand van zijn kantoor en daarop heeft hij geen acht geslagen.

Tot 1 uur n.m. zijn geregeld schepen uitgegaan.

Te 3.30 ging het stoomschip *Teessider*, een schip van nog geen 1200 tons, naar zee. Toen stond er een krachtige W. wind, maar de zee was betrekkelijk kalm.

Te 12 uur was de wind Z.W., te 2 uur W., te 4 uur W.N.W. Te 4 uur stormde het hard.

Na 4 uur zijn geen schepen meer binnengekomen. Te 10 uur n.m. en te 10.30 zijn de booten naar Hull en Dundee nog uitgegaan, beide schepen van 800 ton doch onderscheidenlijk 12 en 15 mijl loopende.

De Harwichboot *Munich* is des n.m. te 6.30 van de trossen los geslagen en aan de zuidzijde van den mond van den Nieuwen Waterweg gestrand.

Getuige heeft kunnen waarnemen, hoe te 4 uur n.m., even nadat de *Solo* buiten de pieren was, de zee plotseling geweldig kwam opzetten en de *Solo* uit haar koers geslagen werd. Hij heeft hiervan dadelijk naar de directie te Rotterdam bericht gezonden.

Groote sleepbooten waren toevallig niet aan den Hoek van Holland en kwamen eerst tusschen 7.30 en 8 uur n.m., deze konden het niet verder brengen dan halfweg de pieren.

De groote stoomreddingboot is uitgegaan en is tot de roode boei n°. 2 (even buiten de pieren) geweest. Toen kon zij niet meer tegen den vloed op.

De vraag heeft zich voorgedaan, of het schip voldoende stoom op had toen het den Nieuwen Waterweg uitkwam. De eerste-machinist, getuige Vreeze, zeide, verwijzende naar het machinekamerjournaal, dat de stooindruk bij vertrek 175 Engelsche ponden bedroeg. Op de rivier is met afwisselende kracht gevaren en behoefde men niet meer druk te hebben, doch tegen dat men den Hoek van Holland naderde was de druk tot 180 Engelsche ponden opgevoerd. De getuigen Werkhoven en Bender verklaarden, dat, toen het schip het noorderhoofd voorbijging, de veiligheidskleppen stoom afbliezen. In het machinejournaal der 30ste reis is de bevesti-

ging gevonden van de bewering, dat de grootste stoomdruk, die de ketel ontwikkelen kan, 180 Engelsche ponden bedraagt.

Gevraagd naar de beteekenis van de aanteekening in het machinejournaal: ,,Ten 4.10 werden alle stokers en tremmers naar de stookplaats gehaald om behulpzaam te zijn bij het stoken'', antwoordde getuige Vreeze, dat even na vier uur een zware zee door de kap naar binnen sloeg. Die kap was met roosters afgedekt, waarover eene persenning was geschalkt. Dientengevolge waren de kolen nat geworden en moest er meer volk op de plaat komen. Aan de werking der machine ontbrak toen niets.

Te 7.30 is in de machinekamer een stoot gevoeld. Vóór dien tijd was de machine al moeilijker gaan werken. Door het overkomende water werden de ondervuren gedoofd; daar de ketels door het stooten van het schip begonnen te werken, werden te 8 uur de hoofdstoomafsluiters afgesloten uit vrees, dat die zouden scheuren.

De bovenste vuren werden aangehouden ten einde den dynamo te kunnen drijven en het electrisch licht brandende te houden.

Uit het onderzoek en in het bijzonder uit de verhooren van de getuigen Werkhoven, Bender en Dedert, is den raad gebleken, dat, toen de *Solo* den Nieuwen Waterweg uitkwam, de eerste-stuurman met den timmerman en den bootsman op den bak was om de ankers vast te zetten. Met den gezagvoerder waren de tweede-stuurman Dedert en de vierde-stuurman Bouman op de brug, benevens de roerganger.

De gezagvoerder gelastte den eerste-stuurman met het vastzetten der ankers te wachten, die dan ook kort daarop gepresenteerd werden.

Na het breken van bakboordankerketting werden noodseinen gegeven, waarmede den geheelen nacht is doorgegaan. Er was een vuurpijltoestel aan boord van de *Solo*, dat, in de kaartenkamer geborgen, door het water dat men overkreeg, onbruikbaar werd.

Te half acht schijnt stuurboordsankerketting te zijn gebroken. Het juiste tijdstip is niet vast te stellen, doch ongeveer dat tijdstip is eene zware zee overgekomen, die den gezagvoerder en den tweede-stuurman, die op de brug waren, noopte dekking te zoeken. Het op de brug aan bakboord zich bevindende schuilkastje werd weggeslagen, en eene tweede zee nam den gezagvoerder, die juist op de trap naar de brug aan bakboordszijde was, op en wierp hem over het bruggedek in de op het achterdek staande lichters, waarin hij geruimen tijd heen en weder geslingerd werd, doch waaruit hij zich,

zij het dan ook eenigszins gekneusd, naar de midscheeps wist te werken.

Met betrekking tot de redding hoorde de raad den schipper der reddingboot, Arie Tuk, en den tweede-schipper, Gerard van den Berg.

Te 5 uur was telegraphisch bericht van den Hoek van Holland gekomen, dat een schip in nood verkeerde en had de agent der Zuidhollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen te Monster de bemanning der reddingboot te Ter Heyde gewaarschuwd.

Op de duinen was echter niets te zien, noch van de lichten van den Hoek van Holland, noch van die van het schip, en op het strand kon men niet komen daar de zee tot aan den duinvoet stond.

De bemanning der reddingboot bleef daarom bij het boothuis wacht houden. Te 8 uur ongeveer werd het topvuur van de *Solo* gezien, die bij kilometerpaal 112, ongeveer ½ K.M. bezuiden Ter Heyde aan den grond zat.

Het strand was onbegaanbaar en geheel onder de zee bedolven, en over de duinen was de boot niet te vervoeren. Het gelukte zelfs niet in den ontzettenden orkaan de paarden voor den wagen te spannen waarop de boot stond, daar de lantaarns telkens weder uitsloegen en de dieren van angst niet te regeeren waren.

Toen het water iets afliep, werden wippertoestel, vuurpijlrichter, kabels en mortieren naar het strand gedragen en in den nacht werden de rijslagen bruikbaar gemaakt om de boot op het strand te krijgen.

Te 4 uur 's morgens beproefde men door het overschieten van een lijn verbinding met het schip te krijgen, doch dit mislukte.

Te 6 uur gelukte het de boot naar het strand en tot dicht bij de strandingsplaats te brengen. De zee sloeg van tijd tot tijd nog boven den schoorsteen der *Solo* uit.

Daar deze juist tusschen twee steenen kribben inzat, leverde het te water laten, en naderhand het naderen van het schip, groote moeilijkheden op, daar een zware stroom langs het schip liep. Toch was zij bemand met zes vaste roeiers en zes invallers, allen menschen die geregeld geoefend hadden.

Deze eerste poging der reddingboot mislukte.

Daarop mocht het gelukken een lijn over het schip te schieten en eene verbinding met een tros, die door tal van handen op het strand strak gehouden werd, tot stand te brengen, waarlangs de boot naar het schip werd getrokken. Nog een-

maal werd die verbinding verstoord, doch het gelukte ten slotte in drie gangen alle opvarenden te redden.

De raad is op grond van het ingestelde onderzoek tot de slotsom gekomen, dat het stoomschip *Solo*, toen het op 30 September 1911 te 12.50 n.m. te Rotterdam de reis naar Java over Southampton en La Palice aanvaardde, zeewaardig was, behoorlijk bemand, uitgerust en geschikt tot het volbrengen van de voorgenomen reis.

De bedekking van den ingang tot de stookplaats met ijzeren roosters, waarover eene persenning is geschalkt, acht hij echter niet in overeenstemming met het voorschrift van art. 2 (al. 1), 7°., van het Koninklijk besluit van 22 September 1909, n°. 315.

De stranding van dat stoomschip in den avond van dien dag op de Nederlandsche kust nabij Ter Heyde, moet worden toegeschreven aan den hevigen orkaan, welke te ongeveer 4 uur 's namiddags is losgebroken, welke het schip uit het roer wierp en de kettingen der ankers, waarmede het van de kust moest worden gehouden, deed breken.

Aldus gedaan op 20 October 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, L. Roosenburg, C. L. J. Kotting, leden; W. Bakker, plaatsvervangend lid; C. M. van Rijn, E. Deddes, J. Maandag, buitengewone leden; H. van Helden, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 2 November 1911.

(*get.*) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, L. ROOSENBURG.
,, C. L. J. KOTTING.
,, W. BAKKER.
,, VAN RIJN.
,, E. DEDDES.
,, J. MAANDAG.
,, H. VAN HELDEN.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Vrijdag 17 November 1911, n°. 270.

N°. 71.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende de aanvaring op 28 Augustus 1911 tusschen de Duitsche stoomschepen *Mannheim* en *Siegen*.

Op 28 Augustus 1911 had er vóór den Nieuwen Rotterdamschen Waterweg, ter gelegenheid van het overnemen van een loods door het stoomschip *Mannheim*, eene aanvaring plaats tusschen dit stoomschip en het stoomschip *Siegen*.

Naar de oorzaken van deze aanvaring is door den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district een voorloopig onderzoek ingesteld.

Daarna heeft op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart eene commissie uit den raad op 12 September 1911 besloten, dat door den raad een onderzoek zou worden ingesteld.

Dit onderzoek is in 's raads openbare zitting van 13 October 1911 aangevangen en in die van 2 November 1911 voortgezet en beëindigd.

De raad nam kennis zoowel van de scheepsverklaring door gezagvoerder en bemanning van het stoomschip *Mannheim*, als door die van het stoomschip *Siegen* op 30 Augustus 1911 voor den kantonrechter te Rotterdam afgelegd, en hoorde als getuigen onder eede Oscar Grafenhorst, gezagvoerder, wonende te Hamburg, Johan Jürgens, gezagvoerder, wonende te Bremen, Cornelis van der Brugge, Jacobus Berend Schoonbeek en Maarten de Voogd, onderscheidenlijk zeeloods, loodskweekeling 1ste-klasse en zeeloods, allen wonende te Hellevoetsluis.

De verklaringen der beide gezagvoerders, die de Nederlandsche taal niet in allen deele machtig bleken, werden den raad in het Nederlandsch vertolkt door den daartoe vooraf beëedigden tolk Oscar Adolf Theodor Kirchner.

Uit een en ander is den raad het navolgende gebleken:

Het Duitsche stoomschip *Mannheim*, toebehoorende aan

de te Hamburg gevestigde Hamburg Amerikanische Packet Aktien Gesellschaft, onderscheidingssein R.P.F.G., groot 896,5 bruto en 526,51 netto R.T., in 1906 van staal gebouwd, geclasseerd bij de Germanischer Lloyd, voerende de Duitsche vlag en voorzien van een Duitschen zeebrief, was, bemand met 15 koppen, waaronder de gezagvoerder Oscar Grafenhorst, en met stukgoed beladen, 26 Augustus 1911 van Hamburg vertrokken met bestemming door den Nieuwen Rotterdamschen Waterweg naar diverse havens aan den Rijn.

Het Duitsche stoomschip *Siegen*, toebehoorende aan de te Bremen gevestigde Argo Linie, onderscheidingssein L.R.M.N., groot 1031 bruto en 641 netto R.T., in 1904 te Tonningen van staal gebouwd, geclasseerd bij de Germanischer Lloyd, voerende de Duitsche vlag en voorzien van een Duitschen zeebrief, was bemand met 16 koppen, waaronder de gezagvoerder Johan Jürgens, en beladen met stukgoed, 23 Augustus 1911 van St. Petersburg vertrokken met bestemming naar Rotterdam.

Volle kracht stoomend loopt de *Siegen*, die dan 11 mijlen maakt, sneller dan de *Mannheim*.

In den nacht van 27 op 28 Augustus was de *Mannheim* het vuurschip van Terschellingbank gepasseerd en stoomde in den morgen van den 28sten met helder weder en kalme wind en zee in peiling van de Nederlandsche kust.

Toen de gezagvoerder te 9.45 v.m. op de brug kwam, waar zich toen de 1ste-officier, Gustaf von Petersen, bevond, werd Scheveningen gepeild op ongeveer 4 mijlen afstand, terwijl een stoomschip, later de *Siegen* gebleken, zich toen achterlijker dan dwars op ongeveer 3 mijlen afstand bevond. De *Mannheim* liep volle kracht, terwijl gestuurd werd Z.W. t. W. per kompas, op welken koers dit geen noemenswaardige deviatie vertoont.

Toen men even ten N. van ter Heyde de kleine roode spitse ton dwars had, kwam de stoomloodsboot, die bij den Nieuwen Rotterdamschen Waterweg stillag, met zijn voorsteven landwaarts gericht, recht vooruit in zicht. De loodsvlag werd geheschen en recht op de loodsboot aangehouden. De *Siegen* werd toen aan S.B. achteruit op 1 à 1½ mijl afstand gepeild. Toen de loodsboot de jol overboord zette, is de machine op langzaam aan gezet en een minuut later, toen men de jol op de *Mannheim* zag aankomen, gestopt.

Op eene scheepslengte genaderd, werd, wijl de vaart voor het overnemen van een loods wat veel was, de machine op volle kracht achteruit gezet. De gezagvoerder geeft op, dat

deze manoeuvre is vergezeld gegaan van 3 korte stooten op de stoomfluit; edoch deze signalen zijn door de bemanning van de jol niet gehoord. Nauwelijks sloeg de machine achteruit, of uit de jol, welke de lijn gegrepen had, klommen aan S.B. twee loodsen, C. van der Brugge en J. B. Schoonbeek, aan boord. Volgens den gezagvoerder zou toen onmiddellijk de machine gestopt zijn. Toen hij onmiddellijk daarop, terwijl de loodsen op de brug kwamen, aan S.B. achteruit het ongeveer Z. voorliggende stoomschip *Siegen* op 15 meter afstand op de *Mannheim* zag toekomen, zou de telegraaf opnieuw door hem op volle kracht achteruit gezet zijn, ten einde zoo mogelijk de *Siegen* nog vóór de *Mannheim* over van zijn schip vrij te laten loopen. Voordat echter deze manoeuvre tot uitvoering kon komen, had de aanvaring plaats. De *Mannheim* was toen zijn nog altijd voorwaartsche beweging bijna kwijt.

De *Siegen* liep met haar steven in een hoek van 25 graden tegen de S.B.midscheeps van de *Mannheim*. De niet tot uitvoering gekomen manoeuvre is volgens den gezagvoerder niet door 3 stooten op de fluit kenbaar gemaakt. Volgens de beide loodsen had de aanvaring plaats voordat zij op de brug kwamen; echter zouden zij, op de brug komende, de telegraaf op volle kracht achteruit hebben zien staan, en zou toen C. van der Brugge 3 stooten op de fluit gegeven hebben.

Dat de *Mannheim* ten tijde der aanvaring zich nog niet achterwaarts bewoog, valt af te leiden uit de verklaringen van den loods M. de Voogd; volgens dezen toch, die zich met twee roeiers in de jol bevond, zouden zij, na de lijn van de *Mannheim* te hebben laten slippen, zonder roeien een eind achter dit schip geraakt zijn en van daar de aanvaring hebben waargenomen.

De *Mannheim* heeft tusschen het in zicht komen van de loodsboot en de aanvaring geen koers veranderd; het roer midscheeps, gelijk in dit geval, gaat het schip, dat dubbelschroeven heeft, bij achteruitslaan B.B. noch S.B. uit.

De gezagvoerder van de *Mannheim* erkende, dat de klok aan boord van zijn schip wat voorliep, zoodat veeleer de tijd aan boord van de *Siegen* als de juiste moet worden aangenomen.

Ook de *Siegen* was in den nacht van 27 op 28 Augustus het vuurschip van Terschellingbank gepasseerd. In den morgen van den 28sten werd een stoomschip, later de *Mannheim* gebleken, gepeild vooruit op ongeveer 4 mijlen afstand. Dit schip liep toen voor de *Siegen* over naar den wal toe. Toen lag de *Siegen* Z.Z.W. voor. Toen Scheveningen, blijkens ge-

nomen vierstreekspeiling te 10 v.m. op 3½ mijl afstand in het O.Z.O. dwars werd gepeild, is de koers gesteld op Z.W. t. W. per kompas, op welken koers dit geen deviatie vertoont. Sedert dat oogenblik had men de *Mannheim* aan B.B. vooruit en liep men dit schip geregeld in. Toen korten tijd nadat Scheveningen gepasseerd was de loodsboot in zicht kwam, werd de loodsvlag geheschen en op de loodsboot aangehouden.

Toen de jol van de loodsboot overboord werd gezet, hield deze volgens den gezagvoerder van de *Siegen* op dat schip aan. Intusschen, uit de verklaringen van de bemanning der jol is gebleken, dat deze waarneming onjuist moet zijn; de jol wachtte, welke der beide naderende schepen het eerst bij haar zou zijn. Toen de *Mannheim*, die meer vaart liep, dan zij bij het overnemen van een loods gewoon is het voorst bleek, is op dit schip aangehouden.

De *Siegen* had, toen de jol van de loodsboot overboord werd gezet, de *Mannheim* aan B.B. vooruit.

Volgens de scheepsverklaring van de *Siegen* zou de *Mannheim*, toen de jol naar dit schip afhield zonder eenig signaal te geven, naar S.B. hebben gehouden.

De *Siegen* zou toen met S.B.roer korten tijd volle kracht vooruit gegeven hebben ten einde meer van de *Mannheim* vrij te komen. Te 10.39 is de machine op langzaam gezet en te 10.40 gestopt. Toen zou de *Mannheim* met S.B.roer blijkens zijn boegwater volle kracht vooruit gegeven hebben, en, daar hierdoor eene aanvaring onvermijdelijk werd, de *Siegen* één minuut lang met hard S.B.roer volle kracht achteruit geslagen hebben, waarna de aanvaring te 10.43 volgde, in dier voege, dat de voorsteven van de *Siegen* het S.B. midscheeps van de *Mannheim* trof.

Bij het verhoor van den gezagvoerder Jürgens repte hij niet van de eerste S.B.manoeuvre van de *Mannheim* en erkende hij niet zeker te weten, of de *Mannheim* de tweede S.B.manoeuvre wel gemaakt heeft. Slechts hield hij vol, dat de *Mannheim*, blijkens zijn boegwater, veel vaart liep, en voegde daaraan toe, dat de *Mannheim* te 10.39 v.m., toen de *Siegen* op 2 à 3 mijlen van den Hoek van Holland langzaam begon te varen, zich aan B.B. vooruit bevond. Niet dan in het moment vóór de aanvaring zou de *Mannheim* 3 korte stooten op de fluit hebben gegeven.

De gezagvoerder weet thans de aanvaring aan het achteraf door hem vernomen feit, dat de *Mannheim* in plaats van te blijven doorloopen, volle kracht achteruitgeslagen heeft.

Nog verklaarde de gezagvoerder, dat de *Siegen* tijdens de aanvaring nog slechts 1 mijl vaart had en dat de *Mannheim* circa 2 scheepslengten vóór zijn schip was, toen zij de loodsen overnam.

Te 10.50 v.m. kwam de jol langs zij en werd de loods M. de Voogd aan boord genomen.

Beide schepen stoomden daarna naar Rotterdam. Van de *Mannheim* bleken vier zijplaten gedeukt, twee dekplaten ontzet, terwijl nog eenige verdere schade was toegebracht. Van de *Siegen* werd de voorsteven verbogen en gebroken.

Naar 's raads oordeel draagt alleen het stoomschip *Siegen* schuld aan de aanvaring. Dit schip, dat de *Mannheim* in eene richting van meer dan twee streken achterlijker dan dwars naderde, was als oplooper verplicht voor de *Mannheim* uit den weg te gaan, waartoe alle gelegenheid bestond.

Of door de *Mannheim* tijdens het achteruitslaan de voorgeschreven 3 korte stooten op de stoomfluit inderdaad zijn gegeven, bleef onzeker. Doch ook al mocht dit sein zijn nagelaten en daarmede zijn gehandeld in strijd met art. 28 van het Internationaal Reglement, dan nog kan de aanvaring geen gevolg van die fout worden genoemd.

De gezagvoerder toch van de *Siegen*, die de vaart van de *Mannheim* opmerkte en kon nagaan, dat dit schip op het punt stond een loods over te nemen, moest ook zonder dat sein rekening houden met de waarschijnlijkheid, dat de *Mannheim* vaart zou minderen en dus zou stoppen of achteruit zou slaan.

Aldus gedaan door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, L. Roosenburg, C. L. J. Kotting, leden; J. S. Brouwer, plaatsvervangend lid; E. Deddes, buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 6 November 1911.

(*get.*) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, L. ROOSENBURG.
,, C. L. J. KOTTING.
,, J. S. BROUWER.
,, E. DEDDES.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift,
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Woensdag 22 November 1911, n°. 274.

N°. 72.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam betreffende de stranding op 1 October 1911 van het stoomvisschersvaartuig *Rotterdam Y.M. 50.*

Het stoomvisschersvaartuig *Rotterdam*, gemerkt Y.M. 50, toebehoorende aan de Maatschappij tot Beheer van Steamtrawlers en andere visschersvaartuigen te IJmuiden, metende bruto 158,59 R. T., staande onder het bevel van den schipper Aldert Koper, is op den 1sten October des namiddags te ongeveer 4 uur in de Zuiderzee op het Vogelzand gestrand.

Op den 10den October 1911 werd naar deze scheepsramp door den inspecteur voor de scheepvaart in het vierde district een voorloopig onderzoek ingesteld, en eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart besloot op 12 October 1911, op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, tot het houden van een onderzoek, dat in 's raads openbare vergadering van 6 November 1911 werd aangevangen en beeindigd.

De raad nam kennis van het aan boord der *Rotterdam* gehouden scheepsjournaal en hoorde als getuigen Aldert Koper, schipper, Klaas Aland, stuurman, en Hendrik Buis, machinist, allen aan boord der *Rotterdam*.

Aan hunne verklaringen is het volgende ontleend:

De *Rotterdam* vertrok op 30 September 1911 des voormiddags ongeveer 9,30 ter visscherij, welke men dacht uit te oefenen op ongeveer 60 zeemijlen noordoostelijk van het lichtschip Terschellingerbank. Het schip was bemand met 10 koppen; zijn diepgang bedroeg ongeveer 38 d.M.

Toen men uitging is het sein van den stormwaarschuwingsdienst, dat ,,Wees op uw hoede'' aanwees, waargenomen.

Het schip liep, toen het de pieren uit was volle kracht,

en had eene vaart van ongeveer 9 zeemijlen. Koers werd gesteld naar het vuurschip van de Haaks, dat men te ongeveer 2 uur op zeer korten afstand voorbijliep.

Vandaar is N.O. magnetisch gestuurd naar het vuurschip van Terschellingerbank.

De schipper is, nadat de Haaks voorbij was, gaan rusten, met opdracht aan den roerganger hem te wekken, wanneer er iets bijzonders was. Er bleef slechts één man op de brug.

Bij vertrek uit IJmuiden was het weder tamelijk goed; er stond een stevige bries en er liep nogal wat deining, zoodat de machine vaak doorsloeg.

Omstreeks 6 uur n.m. liep men Terschellingerbank-vuurschip voorbij; toen was het geheel stil geworden.

Kort daarop, men had dat vuurschip in peiling Z.W., magn. op een afstand van ongeveer 2 mijlen, stopte de machine.

De schipper, die beneden een sigaar rookte, begaf zich naar boven en vernam daar, dat de stangen, die de balans aan de circulatiepomp verbinden, gebroken waren. De eerste-machinist zeide echter, dat hij de pomp wel gauw zou kunnen klaren, en ving terstond aan nieuwe stangen te smeden. De stuurman was op de brug en waarschuwde, toen er een stang gereed was, den schipper, die in de machinekamer was, dat het schip naar het vuurschip verdaagde en dat de wind hand over hand toenam met stormvlagen uit het N.O.

Om nu het vuurschip vrij te loopen, werd het schip, dat dwarszee lag, met den kop om de Z.O. gedraaid; de machinist had de lagedruk ontlastklep afgenomen en deed de afgewerkte stoom in de machinekamer komen. Ook de luchtpomp was afgekoppeld, maar, hoe gebrekkig dan ook, men kon eenige vaart loopen en was niet meer uitsluitend op drijven aangewezen.

Intusschen was de wind tot storm aangewakkerd en woei het van tijd tot tijd met orkaankracht uit het N.O.

Men hield het lichtschip van Terschellingerbank aan S.B en liet de machine nog wat doordraaien, daar de schipper uit het grootscheepsvaarwater wilde komen. Daarop liet men het schip weder drijven en ging de schipper naar beneden om bij het herstellen van de machine te helpen, terwijl de stuurman op de brug bleef.

Peilingen waren niet te nemen, daar de ruiten van het stuurhuis stuk en het kompaslicht uitgeslagen was.

De wachthebbende stuurman zag op een gegeven oogenblik — de tijd is niet vast te stellen, daar de klok op de brug kapot geslagen was — branding, en waarschuwde naar de machinekamer, dat er gauw gedraaid moest worden.

De schipper kwam op de brug en liet dadelijk zoo snel mogelijk draaien, terwijl de stuurman met een viertal matrozen naar voren ging om de ankers te presenteeren.

Het anker raakte echter klem in de verschansing. Er was 13 vadem water gelood. Toen men de ankers had laten vallen hielden zij niet.

Inmiddels kwamen er een paar brekers over, waarna het schip in stiller water was. Toen werden de ankers weder gepresenteerd. Op het B.B.-anker was 15 vadem ketting gestoken en daarop weder 125 vadem vischlijn, op het S.B.-anker was alleen de vischreep gestoken. Na eenigen tijd kwamen de lijnen, die op de ankers gestoken waren, achteruit te staan en moesten die worden gekapt.

Bij het dag worden bemerkte de schipper, dat hij zich binnen de tonnen van het Stortemelk bevond.

Nog altijd woedde de orkaan en, geen kans ziende met de kapotte machine de Noordzee te trotseeren, achtte de schipper het het meest geraden te trachten over de Zuiderzee naar Nieuwediep te komen. De motorreddingboot *Brandaris* van Terschelling, die men bij de Vliereede aantrof, bleef vooruit gaan tot aan Vliestroom en verder meende de schipper zich zelf te kunnen helpen, hoezeer hij geen kaart van de Zuiderzee tot zijne beschikking had, omdat het vaarwater goed betond is en een der matrozen goed op de Zuiderzee bekend was.

Naar den loodsafhaler, die ter Vliereede was, durfde hij niet gaan uit vrees voor stranding.

Kort na den middag, de lichtboei van de Riepel was men reeds voorbij, viel er een zeer zware bui. Het lood werd gaande gehouden, maar boeien waren niet meer te onderscheiden. Men heeft toen te veel om de Zuid gestuurd en het schip is op het Vogelzand vastgeloopen, waarvandaan het eerst den 4den October in vlot water kon worden gesleept.

De raad heeft uit het gehouden onderzoek de overtuiging gekregen, dat de stranding van het stoomvisschersvaartuig *Rotterdam Y.M. 50* op het Vogelzand op 1 October 1911 niet moet worden geweten aan een fout van de opvarenden, maar aan het slechte gezicht ten gevolge van den regen.

Het heeft echter de aandacht getrokken, dat de schipper eerst na de stranding tot de ontdekking is gekomen, dat er nog 60 vadem ketting in den kettingbak was; had hij dit van te voren geweten, dan ware er met het waarlooze anker nog iets uit te richten geweest.

De schipper hadde beter gedaan den vorigen avond bij Terschellingerbank te ankeren, in stede van zich te laten

drijven, al hadde de meester ook verzekerd, dat hij de machine spoedig kon herstellen, en op het B.B.-anker den vollen of bijna den vollen ketting te steken. Er hadde dan meer kans bestaan, dat het gehouden had.

Aldus gedaan op 6 November 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter, W. Allirol, L. Roosenburg, C. L. J. Kotting, leden; D. Hubert, plaatsvervangend lid; W. Fenenga, buitengewoon lid; J. Prins, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 9 November 1911.

(get.) Th. B. Pleyte.
,, W. Allirol.
,, L. Roosenburg.
,, C. L. J. Kotting.
,, D. Hubert.
,, W. Fenenga.
,, J. Prins.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift,
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Woensdag 22 November 1911, n°. 274.

N°. 73.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende het zinken van het bomschip *De Vrouw Anna* K.W. 54, op 25 October 1911.

Het Nederlandsche bomschip *De Vrouw Anna* K.W. 54, thuis behoorende te Katwijk aan Zee en gereed door de daar gevestigde firma N. Haasnoot, groot 51,80 bruto R.T., bemand met 9 koppen, waaronder de schipper Jacob Plokker, voorzien van een door de scheepvaartinspectie afgegeven certificaat van zeewaardigheid, vertrok 25 October 1911 te 6 uur v.m. van Vlaardingen ter visscherij.

De bom werd naar buiten gesleept door eene sleepboot der firma L. Smit & Co. Het eerst achter de sleepboot was de V.L. 31 gespannen, daarachter de bom aan een 30 meter langen tros.

De wind was ongeveer W.Z.W., doch kromp en ruimde bijwijlen. Er stond eene stijve bries. Het weder was buiig. Er ging een sterke ebstroom. Alleen de bezaan stond bij.

Bij de Poortershaven gekomen, besloot de schipper wegens den aanwakkerenden wind nog niet naar zee te gaan en aan den zuidkant van het vaarwater voor anker te komen. Daar de sleep aan den noordkant voer, moest hij daartoe het vaarwater oversteken. Nadat stagfok en grootzeil waren losgegooid, werd de tros losgeworpen, terwijl men zich volgens schatting nog op 1500 voet afstand vóór den duc d'alve bevond, die ter hoogte van de exportslagerij staat.

Terwijl achtereenvolgens stagfok en grootzeil werden geheschen, werd getracht met hard S.B.roer (oud commando), den kop zuid voor, het vaarwater over te scheren. Echter het schip viel af, zoodat het met den kop in den ebstroom kwam te liggen, en werd toen hard B.B.roer (oud commando) ge-

geven en de stagfok neergehaald om het schip te laten oploeven. Dit gelukte echter niet. Door den sterken stroom werd het schip sterk over den grond achteruitgezet en naar voormelden duc d'alve gedreven. Weer werd toen op bevel van den schipper de stagfok opgezet en S.B.roer (oud commando) gegeven om vóór den wind te draaien; deze poging kon echter niet meer verhinderen, dat de bom met zijn B.B.achterschip tegen voornoemden duc d'alve stootte, waardoor een groot gat ontstond en de bom begon te zinken. Men liet het zeil loopen en presenteerde het anker. Zoodra de duc d'alve gepasseerd was, liet men, om niet in diep water te zinken, het ankertouw slippen en scheerde men met S.B.roer (oud commando) naar den noorderwal. De bom dreef op een dam. Er stond toen 5 voet water in het schip; later bij opkomend water liep het geheel vol.

Te 5.30 n.m. is de bom, die toen met het dek te water lag, door de sleepboot *Rotterdam*, waarop zich toen ook de schipper en de bemanning van de bom bevonden vlot gesleept en bij Vlaardingen aan den grond gezet.

Door den inspecteur voor de scheepvaart in het vierde district werd op 30 October 1911 een voorloopig onderzoek naar het gebeurde ingesteld.

Op 2 November 1911 besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart tot het houden van een onderzoek, dat in 's raads openbare zitting van 6 November 1911 werd aangevangen en beëindigd.

Toen werd buiten eede als getuige gehoord schipper Jacob Plokker, voornoemd. Kennis werd genomen van het scheepsjournaal, waarin echter geene aanteekeningen betreffende dit ongeval werden aangetroffen.

Aan de gemelde bescheiden en getuigenverklaring is het vorenstaande verslag van het gebeurde ontleend.

Den schipper is op het hart gedrukt steeds zorg te dragen voor een nauwkeurig bijhouden van het journaal.

Gevraagd waarom hij niet zijn anker gepresenteerd had, toen zijne pogingen om naar den zuidwal over te scheren mislukten, gaf de schipper ten antwoord, dat hij in zijne zenuwachtigheid daaraan in dit oogenblik niet had gedacht.

Ook gaf hij op den kapitein van de sleepboot niet te hebben verzocht de bom te doen opdraaien en veilig ten anker te brengen. Dit zou geen gewoonte zijn.

De raad is van oordeel, dat het ongeval is veroorzaakt, doordat de schipper in zijne zenuwachtigheid geen anker heeft gepresenteerd, toen hij zag, dat zijne pogingen om het

vaarwater over te scheren niet gelukten. Ook had hij de ramp kunnen vermijden door van de door hem medegedeelde gewoonte af te wijken en de sleepboot tijdig te verzoeken de bom veilig ten anker te brengen.

Aldus gedaan op 6 November 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, L. Roosenburg, C. L. J. Kotting, leden; D. Hubert, plaatsvervangend lid; J. Prins, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 9 November 1911.

(get.) Th. B. Pleyte.
,, W. Allirol.
,, L. Roosenburg.
,, C. L. J. Kotting.
,, D. Hubert.
,, J. Prins.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Donderdag 30 November 1911, n°. 281.

N°. 74.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende de scheepsramp op 30 October 1911 overkomen aan het Engelsche stoomschip *City of Cologne*.

Het Engelsche stoomschip *City of Cologne* behoort te huis te Dublin en is het eigendom van Palgrave Murphy & Co. aldaar.

Het schip werd in 1881 door A. Stephen & Sons te Dundee van ijzer gebouwd onder Lloyds toezicht en in het register opgenomen als ✠ 100 A. 1. Het is groot 994 R. T. bruto, 588 R. T. netto; het onderscheidingssein is W. E. D. N.

Onder den gezagvoerder, Johan Davison, die eerst vóór drie weken in die hoedanigheid aan boord gekomen was, vertrok het schip, beladen met steenkool, op 26 October 1911 van Cardiff naar Nieuwediep. De diepgang was 14′ 1″ vóór en 17′ 6″ achter.

De gezagvoerder, sedert 15 jaar reeds in het bezit van een bewijs van bekwaamheid als gezagvoerder (foreign master's certificate) was te voren nimmer te Nieuwediep geweest, en had zich eene groot-bestekkaart van het zeegat van den Helder, uitgegeven door de Britsche admiraliteit, met het oog op de te ondernemen reis, aangeschaft.

Er waren drie kompassen aan boord; een stuur- en een standaardkompas op de brug en een kompas achterop bij de noodstuurinrichting. Deze kompassen werden op den dag van vertrek door den kompasmaker W. T. Thomson ter reede van Barry nagezien; ambtenaren belast met de keuring van kompassen zijn er in Groot-Britannië en Ierland niet.

Bij de navigatie werd gebruik gemaakt van de kaart van de Noordzee van Imray, Laurie, Norie & Wilson; deze en de kaart van de toegangen tot het Nieuwediep lag ter raadpleging open in de kaartenkamer onder de brug. Vurenlijst en Sailing Directions waren daar eveneens ter raadpleging gereed.

Op 29 October 1911, des morgens te 3 uur, toen het schip zich bevond in peiling Dungeness W. Z. W. p. k., op twee mijl afstand in 20 vadem water, werd een Nederlandsch zeeloods, Jacob Gouda, oud 51 jaar en wonende te den Helder, aan boord genomen.

Achtereenvolgens stoomde men met eene zevenmijls vaart Noord-Hindervuurschip, Maasvuurschip, Scheveningen en IJmuiden voorbij. De wind, eerst Z. O. en later Z. W., nam gaandeweg in kracht toe.

Op 16 mijl afstands van IJmuiden nam de loods het loodscommando op zich. Tusschen 9 en half 10 uur n.m. had men de brulboei van IJmuiden dwars op 2 mijlen afstand. Daarop is N. O. ½ O. magn. gestuurd, het tij was achtervloed tot vooreb.

Te 11 uur, toen men Egmond voorbij was, werd het vuur van Kijkduin waargenomen in het N. O. ¼ O., waarop werd aangestuurd tot voorbij Petten. Toen Petten voorbij was, werd het geleidelicht van Kijkduin gezien en, de geleidelichten in één, verder gestuurd.

De vuren van Zanddijk kwamen in het zicht; er werd even naar bakboord gehouden om de verkenningston vrij te varen, en daarop koers vervolgd, de vuren van Kijkduin in peiling in één.

Allengs werd het gezicht slechter. Kijkduin was nog even te zien, maar de geleidelichten van Texel werden niet waargenomen. De loods besloot daarom op de witte gasboei (n°. 4) aan te sturen, deze houdende in peiling N. O. magn. Eerst werd het vuur van Falga groen, daarna rood gezien, het schip liep volle kracht, ongeveer 8 minuten, toen de roerganger eensklaps tot den gezagvoerder zeide: „Sir, she is stopped".

Toen men zich overtuigd had, dat het schip inderdaad aan den grond zat — de klok wees 1.50 — werd volle kracht achteruit geslagen, daarna weder vooruit, doch het schip bleef geboeid zitten. Zee en wind namen in kracht toe en zware regenbuien beletten nu en dan alle gezicht. Toen de maatregelen om weder vlot te komen niet baatten, werden te 2.15 noodseinen gegeven, die van den wal door het afsteken van een vuurpijl werden beantwoord.

Te ongeveer 4 uur kwam eerst de reddingvlet van den Helder, daarop de reddingboot van Nieuwediep opdagen; de eerste gesleept door de sleepboot *Atlas*, de tweede door de sleepboot *Hercules*.

Het was noodweer geworden, de zee sloeg over den schoor-

steen der *City of Cologne*. Een gedeelte der bemanning ging in de reddingvlet, de overige leden der bemanning, waaronder loods en gezagvoerder, in de reddingboot.

De mannen door de vlet opgenomen, werden aan boord der *Atlas* gebracht, de reddingboot bracht de andere schipbreukelingen naar den Helder.

Het duurde niet lang, of de *City of Cologne* raakte vanzelf weder in vlot water. Zij werd toen door de *Atlas* en de *Hercules* op sleep genomen en te Nieuwediep binnengebracht. De gezagvoerder is ter reede weder aan boord van zijn schip gekomen.

Door den inspecteur voor de scheepvaart in het eerste district werd op 31 October 1911 een voorloopig onderzoek ingesteld naar de hiervoren omschreven scheepsramp; op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 2 November 1911 tot het houden van een onderzoek, dat in 's raads openbare zitting van 9 November werd aangevangen en beëindigd.

Als getuigen werden gehoord John Davison, gezagvoerder van de *City of Cologne*, Jacob Gouda, zeeloods, en Jan Bijl, schipper van de reddingboot te Nieuwediep.

Aan hunne verklaringen is vorenstaande beschrijving van het ongeval ontleend.

De loods verklaarde desgevraagd wel is waar in den loop van 1911 nog niet het vaarwater naar Nieuwediep te hebben bevaren, maar daarmede nochtans volkomen vertrouwd te zijn. Toen het schip aan den grond liep moest het water nog een paar uur vallen, met welke omstandigheid hij bij het opgeven van de te sturen koers (N. O. magn.) rekening hield.

Hij heeft duidelijk, zóó, dat allen op de brug het hooren moesten, dien koers opgegeven, en gezegd, dat men recht op de gasboei moest aansturen. Of dat geschied is, weet hij niet. Daar het voortdurend slecht zicht was en hij den rooden gasboei (n°. 5) in het zicht wilde krijgen, om in peiling van de beide gasboeien verder te stoomen, wijdde hij al zijne aandacht aan de vuren.

De gezagvoerder stond aan S.B.zijde, een stuurman aan B.B.zijde van de brug en er waren dus personen genoeg om toe te zien, dat de roerganger den opgegeven koers stuurde.

Dadelijk na het vastloopen van het schip heeft hij getracht de gasboei te peilen, maar dat was onmogelijk door het hevige slingeren van het schip.

Het heeft hem overreding gekost den gezagvoerder het

schip te doen verlaten, waarvoor z. i. dringende redenen bestonden. Deze deed het eerst, toen de schipper van de reddingboot dreigde naar den wal te zullen gaan, en beloofd had hem naar de sleepboot te zullen brengen.

De sleepbooten waren echter te ver te loevert van de *City of Cologne*, dan dat derwaarts geroeid kon worden, en hoewel door den schipper en hem zelf seinen werden gegeven om nader bij te komen, is dat niet geschied, zoodat de schipper niet anders kon doen dan naar de haven te roeien.

De gezagvoerder verklaarde, dat de loods bij het instoomen van het Schulpengat volmaakt kalm was, met het hoofd bij zijn werk was, hem herhaaldelijk op allerlei opmerkzaam maakte, bekwaam scheen en dan ook zijn volle vertrouwen had gehad.

Hij liet, in loodsmanvaarwater zijnde, den loods begaan. Hij heeft niet van den loods vernomen, dat er in peiling N. O. recht op de witte gasboei moest aangestuurd worden, anders had hij daarvoor gezorgd of doen zorgen, en kan niet zeggen, of het geschied is, daar hij aan S.B.zijde van de brug stond en met den kijker naar de vuren tuurde.

Toen de reddingvlet langszij kwam, sprongen verschillende matrozen en stokers, waaronder menschen die al 14 jaar aan boord van de *City of Cologne* gevaren hebben, daarin zonder zijne orders af te wachten. Er bleven echter genoeg personen aan boord om met het schip te manoeuvreeren indien dat mogelijk geweest was. Hij heeft zich na lange aarzeling laten overreden het schip te verlaten, onder voorwaarde, dat de reddingboot hem naar de sleepboot zou brengen, wat echter niet geschied is. Hij heeft niet bemerkt, dat door den schipper van de reddingboot moeite gedaan is om gemeenschap met de sleepboot te krijgen.

De gezagvoerder zeide nog, dat, toen het schip strandde, het N. O. $\frac{3}{4}$ O. magn. voorlag.

Getuige Jan Bijl verklaarde des nachts te half drie gewaarschuwd te zijn, dat er een schip op de Zuiden Haaks zat. Gesleept door de sleepboot *Hercules* is de reddingboot onder zijn bevel derwaarts vertrokken. Te ongeveer half vijf was men langszijde, juist toen de reddingvlet met een gedeelte der bemanning de *City of Cologne* verliet. Er stond eene hooge zee, het schip had slagzijde en hij meende, dat er geen quaestie van was, of de bemanning moest het verlaten. Hij bevestigt, dat de gezagvoerder hem bij herhaling heeft verzocht naar de sleepboot te worden gebracht, maar dat hij aan dat verzoek niet kon voldoen, omdat die meer dan een mijl te loevert weg was en op zijne seinen niet naderde. Toen het

schip vlot was, is de kapitein door de reddingboot weer naar zijn schip gebracht. Het schip zat dicht bij een ton met een kroontje, met den kop om de Z. O.

De raad is van oordeel, dat, ware aan het voornemen van den loods gevolg gegeven en in peiling N. O. op de witte gaston aangestuurd, de stranding niet zou hebben plaats gehad.

Het schip is echter van dien koers afgeweken.

Wel is waar is op de witte gaston aangestuurd, maar verzuimd is er op te letten welke koers het schip voorlag, nadat men het licht van Falga rood gezien had.

De loods beweert overluid gezegd te hebben, dat N. O. moest gestuurd worden, de gezagvoerder heeft dat niet gehoord; beide beweringen kunnen der waarheid getrouw zijn.

De loods kan echter niet volstaan met te zeggen, dat een zekere koers moet gestuurd worden, hij dient zich te vergewissen, dat het gebeurt, in elk geval, dat er toezicht wordt gehouden op het sturen.

Het is alleszins begrijpelijk, dat de loods der *City of Cologne* in een nauw vaarwater als het Schulpegat bij stormweder en dikke regenachtige lucht niet te gelijk kan uitkijken en op het sturen letten, en daarom had hij den gezagvoerder of den stuurman uitdrukkelijk moeten verzoeken zulks te doen.

Aldus gedaan op 9 November 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, C. L. J. Kotting, leden; H. de Booy, D. H. Hinlopen, plaatsvervangende leden; C. M. van Rijn, E. Deddes, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 16 November 1911.

(*get.*) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, C. L. J. KOTTING.
,, H. DE BOOY
,, HINLOPEN.
,, VAN RIJN.
,, E. DEDDES.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift,
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Vrijdag 8 December 1911, n°. 288.

N°. 75.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende het vergaan van den Nederlandschen stoomschelpenzuiger *Willem Barendsz* op 25 October 1911.

Het stoomschip *Willem Barendsz* is in het jaar 1908 te Hoogezand bij E. en J. Smit & Zoon van staal gebouwd. Het is bij den Germanischen Lloyd geklasseerd als ✠ 100 $\frac{AW}{14}$ en meet 138,68 R.T.

Door den hoofdinspecteur voor de scheepvaart is voor dit schip een bewijs van deugdelijkheid afgegeven, nadat het schip door de experts A. Kruk en T. Mellema was onderzocht.

Het schip is gebouwd en heeft gevaren voor G. Doeksen te Terschelling, handelende onder de firmabenaming G. Doeksen & Zn., met eene bemanning van 7 koppen, waaronder begrepen de gezagvoerder Jan Doeksen, oud 27 jaar, niet gediplomeerd, Daniel Doeksen, machinist, gediplomeerd, en Alle van der Veen, stuurman, niet gediplomeerd.

De schelpenbanken, waar de schelpvisscherij wordt uitgeoefend, liggen op de Wadden en in de zeegaten, en het schip komt dan ook zelden buitengaats, alleen om van het eene zeegat naar het andere te varen.

De schelpvisscherij geschiedt door middel van eene zuigbuis, welke aan S.B.zijde is aangebracht en waarop eene centrifugaalpomp werkt. Aan de buitenhuid is zij verbonden met een bocht of zoogenaamde broek van rubber, die in eene sleuf wordt nedergelaten. Wordt zij niet gebruikt, dan kan het gat in de huid door een ijzeren schuif worden gesloten. Gemeenlijk worden de opgezogen schelpen in een lichter overgestort; nochtans kan in het ruim van het schip nog een lading schelpen worden geborgen.

In Mei 1911 is het schip tot het herstellen van door aanvaring veroorzaakte averij te Leeuwarden op de helling geweest en daar door de experts der scheepvaartinspectie en den inspecteur van den Germanischen Lloyd onderzocht en deugdelijk bevonden.

Op 24 October 1911 van Terschelling vertrokken, kwam het schip tegen den middag op de schelpenbank in de Kikkert ten Z. W. van Ameland, waar gewerkt werd tot ongeveer 5.30 n.m., toen de lichter vol gezagen was. Niet ver van daar lag het stoomschip *Lyons* op stroom en de *Willem Barendsz* stoomde derwaarts, daar de schipper een praatje wilde maken met dien van de *Lyons*.

Tot ongeveer 9 uur bleef de *Willem Barendsz* langszijde van de *Lyons* liggen. Toen verlieten de mannen van de *Willem Barendsz* de *Lyons* en lieten het schip op stroom afdrijven tot op een 180 meter afstands van de *Lyons*.

Schipper Doeksen deed nog de ronde, bevond alles wel en te half tien was de geheele bemanning der *Willem Barendsz* ter ruste gegaan. Er werd geen ankerwacht opgestoken.

Toen men van de *Lyons* weg ging, stond er al eenige zee en woei er een stevige bries uit het Z. Z. W.

Te ongeveer half een werd de schipper gewekt door een doffen slag, alsof er een zwaar voorwerp viel. Hij sprong uit de kooi en dadelijk in het water, dat op den vloer van de dekhut stond. Het schip had zware slagzijde over B.B. Onmiddellijk riep hij zijn broeder die aan S.B.zijde in de dekhut sliep, en te zamen slaagden zij er in de deur naar buiten in te trappen en naar buiten te komen.

Het was stormweder geworden en er liep eene hooge zee, waardoor de schipper overboord werd gespoeld. De bemanning had het logies al verlaten, een drietal had in den mast eene schuilplaats gezocht, anderen hadden de boot, die met eene vanglijn aan het achterschip was vastgemaakt, weten te bereiken. De schipper wist zwemmende bij de boot te komen.

Daniel Doeksen had dadelijk, nadat hij aan dek gekomen was, de stoomfluit in werking gezet om de *Lyons* te waarschuwen en deze streek inderdaad eene boot.

De *Willem Barendsz* zonk betrekkelijk spoedig, nadat de bemanning haar verlaten had, in de diepte weg, in ongeveer 28 voet water, zoodat alleen de masten boven water uitstaken.

De boot van de *Lyons* redde de bemanning van de *Willem Barendsz* uit hare benarde omstandigheden en bracht haar behouden aan boord der *Lyons*, die haar te Terschelling aanbracht.

De inspecteur voor de scheepvaart in het derde district heeft naar de hiervoren omschreven scheepsramp op 1 November 1911 een voorloopig onderzoek ingesteld.

Eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart besloot op 6 November op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart tot het houden van een onderzoek, dat door den Raad voor de Scheepvaart in zijne openbare zitting van 16 November 1911 werd aangevangen en beëindigd.

De raad nam kennis van het plan van het schip, hoorde als getuigen:

J. Doeksen, schipper;
D. Doeksen, machinist;
T. Mellema, expert bij de scheepvaartinspectie, en
A. Kruk, expert bij de scheepvaartinspectie.

Van de in raadkamer genomen beschikking, duidende:

De Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam,

gezien de stukken van het voorloopig onderzoek door den inspecteur voor de scheepvaart in het derde district ingesteld naar de scheepsramp op 25 October 1911 overkomen aan den schelpenzuiger *Willem Barendsz*, toebehoorende aan G. Doeksen en Zoon te Terschelling, welk schip gevoerd door Jan Doeksen, oud 27 jaar, wonende te Terschelling, op evengenoemden datum in eene van de vaargeulen van het Friesche Wad is gezonken;

overwegende, dat omstandigheden aan het licht zijn gekomen welke de vraag hebben doen rijzen, of de voornoemde scheepsramp is veroorzaakt door de daad of de nalatigheid van den schipper van dit vaartuig, Jan Doeksen, en den machinist Daniel Doeksen, hetzij te zamen, hetzij afzonderlijk;

beschikkende,

verstaat, dat het onderzoek naar de scheepsramp, op 25 October overkomen aan het tot schelpzuigen gebezigde vaartuig *Willem Barendsz*, thuis behoorende te Terschelling, ook zal loopen over de vraag, of deze is veroorzaakt door de daad of nalatigheid van den schipper Jan Doeksen en van den machinist Daniel Doeksen, zoo te zamen als afzonderlijk, werd den beiden eersten getuigen mededeeling gedaan.

De hiervoor gegeven omschrijving van de scheepsramp is ontleend aan het verhoor der getuigen en aan de verklaring door Alle van der Veen op 1 November 1911 voor den inspecteur voor de scheepvaart in het derde district te Harlingen afgelegd.

De getuigen Mellema en Kruk gaven inlichtingen omtrent bouw en inrichting van het schip; vermelding verdient, dat eene breuk van de verbinding tusschen de buitenhuid van het schip en de zuigbuis niet kon ten gevolge hebben, dat er water in het schip kwam. Die verbinding was bovendien duurzaam.

De schipper verklaarde het niet opsteken van eene ankerwacht uit het feit, dat hij in een zeegat lag, dat in het geheel niet bevaren wordt. Het was ook geen gewoonte, dat ankerwacht werd gehouden. De bemanning, die den dag zeer vroeg begint, heeft 's nachts rust noodig.

De schipper is gewezen op de oude waarheid: ,,een schip is een man waard".

Wanneer een man op wacht geweest ware, ware wellicht eerder bemerkt, dat het schip water maakte en hadde er kans bestaan iets voor het behoud van het schip te doen.

In het jaargetijde waarin stormen aan de orde van den dag zijn, had meerdere zorg moeten zijn besteed aan de veiligheid der bemanning en van het schip.

De oorzaak van het lek worden en het dientengevolge zinken van het schip vermag de raad op grond van het gehouden onderzoek niet vast te stellen.

Aldus gedaan op 16 November 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, C. L. J. Kotting, leden; R. Posthumus Meyjes, D. Hubert, plaatsvervangende leden; W. Fenenga, buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads plaatsvervangend secretaris, mr. C. Henny, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 28 November 1911.

(get.) Th. B. Pleyte.
,, W. Allirol.
,, C. L. J. Kotting.
,, R. Posthumus Meyjes.
,, D. Hubert.
,, W. Fenenga.
,, C. Henny.

Voor eensluidend afschrift,
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Woensdag 13 December 1911, n°. 292.

N°. 76.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende de scheepsramp op 20/21 September 1911 overkomen aan het stoomschip *Alpha*.

Het Nederlandsche stoomschip *Alpha*, voorzien van een Nederlandschen zeebrief, toebehoorende aan de Vrachtvaartmaatschappij „Bothnia", gevestigd te Amsterdam, onderscheidingssein N. M. S. G., groot 2035 bruto, netto 1314 R.T., geklasseerd bij Lloyds als ✠ 100 A. 1., kwam op 20 September 1911 te 8 uur v.m. te Zaandam aan met eene lading planken, te Onega ingenomen.

Te 2.45 n.m. lag men op de losplaats gemeerd en kort daarop ving de lossing aan.

Het schip had eene slagzijde van ongeveer 6° over S.B. Dientengevolge was de zich aan B.B.zijde bevindende uitlaatcirculatie een eind boven water. De onderkant van dien uitlaat zou gelijk met de waterlijn gelegen hebben indien het schip geen slagzijde had gehad.

Alle ballastketels waren gevuld.

De gezagvoerder, D. Boerema, sedert 5 jaar in die betrekking op de *Alpha* varende, is te 4 uur van boord gegaan, de vaste order achterlatende, dat een der scheepsofficieren aan boord moest blijven.

Aan het personeel der machinekamer zijn door hem geene orders gegeven; dergelijke orders aan het machinekamerpersoneel gaan uit van den 1ste-machinist, in welke betrekking Adam de Mey, wonende te Dordrecht, reeds 7 jaar aan boord van de *Alpha* heeft gevaren.

Vermits de 1ste-machinist op reis last met het luchtledig gehad had, gelastte hij bij aankomst te Zaandam den 2de-machinist om met den 3de-machinist het deksel van de

circulatiepomp af te nemen en na te gaan of er iets aan de kleppen ontbrak, aan welken last ook gevolg is gegeven.

De 2de-machinist kwam hem in den namiddag berichten, dat hij de pomp geopend had en bevonden had, dat de kleppen stuk waren; hij vroeg verlof om huiswaarts te gaan, welk verlof verleend werd, nadat hij verzekerd had, dat de uitlaatcirculatie goed dicht gezet was.

De 1ste-machinist heeft de vaste order gegeven aan de hem ondergeschikte machinisten, dat steeds een hunner aan boord moet zijn, en hij was in de meening, dat, toen hij zich op 20 September 1911 des namiddags te ruim 4 uur van boord, te gelijk met den 2de-machinist, verwijderde, de 3de-machinist daar achter bleef.

Deze is daar inderdaad ook nog eenigen tijd verbleven, maar, nadat het schip lens gepompt was, te ongeveer 7 uur, is hij huiswaarts gegaan, naar Amsterdam, met het voornemen met den laatsten trein te ongeveer middernacht te Zaandam en aan boord terug te keeren. Er viel z. i. aan boord niets meer voor hem te doen, en op reis nog had de 1ste-machinist hem medegedeeld, dat hij des avonds naar huis mocht gaan.

21 September 1911 kwam de 3de-machinist, Jelle Meinesz Terpstra, eerst te ongeveer hal acht v.m. aan boord, omdat hij den laatsten trein op 20 September gemist had. Hij begaf zich naar zijn hut om zich te verkleeden, waar hem door den donkeyman werd gemeld, dat er ongeveer 8 voet water in het schip stond.

De stuurman werd gewaarschuwd, deze deed hulp van den wal komen, omdat de vuren onder water waren, en nadat twee stoompompen en ten slotte ook de pompen van het schip den geheelen dag gepompt hadden, gelukte het in den avond het schip lens te krijgen.

Voor verzekeraars is de schade, welke het schip beloopen had, opgenomen door den scheepsbouw- en werktuigkundigen expert Antonie Johannes Jacobus van den Andel, wonende te Amsterdam, voor de reederij door Jan Christiaan Vierhout, expert bij het Bureau „Veritas”, mede wonende te Amsterdam.

Op 23 September 1911 werd door gezagvoerder en bemanning van de *Alpha* te Zaandam scheepsverklaring afgelegd, en de inspecteur voor de scheepvaart in het eerste district stelde op 26 September 1911 een onderzoek naar het gebeurde in.

Op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart

besliste eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 28 September 1911, dat door den Raad voor de Scheepvaart een onderzoek zou worden gehouden, dat mede zou loopen over de vraag, of de hiervoren beschreven scheepsramp was toe te schrijven aan de daad of de nalatigheid van den 3de-machinist Jelle Meinesz Terpstra.

Evengenoemde beschikking der commissie uit den Raad voor de Scheepvaart, van den volgenden inhoud, is den betrokkene op 13 November 1911 beteekend:

Beschikking.

De bij art. 29 der Schepenwet bedoelde commissie uit den Raad voor de Scheepvaart,

gezien de stukken van het voorloopig onderzoek door de scheepvaartinspectie gedaan naar de oorzaken van het ongeval, dat op 20/21 September 1911 het stoomschip *Alpha* in de haven van Zaandam zoude hebben getroffen,

gezien het voorstel van den inspecteur voor de scheepvaart, A. D. Muller, b/a. van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart dato 27 September 1911, daartoe strekkende, dat met het oog op den omvang en aard van dat ongeval hiernaar een onderzoek door den Raad voor de Scheepvaart zal worden ingesteld, en dat de machinist Jelle Meinesz Terpstra ter zake zal worden gehoord,

overwegende, dat uit het gemeld onderzoek aan de commissie voorloopig is gebleken:

dat voormeld vaartuig is een zeeschip in den zin der wet van 28 Mei 1869 (*Staatsblad* n°. 96), voldoende aan de eischen dier wet gesteld,

dat op datum en plaats voormeld, aan dat vaartuig eene scheepsramp is overkomen, immers toen en daar de machinekamer vol water is geloopen,

dat die scheepsramp der commissie voorkomt van zoodanig belangrijken aard en omvang te zijn, dat daarnaar door den Raad voor de Scheepvaart een onderzoek behoort te worden ingesteld,

dat het voorloopig onderzoek de vraag doet rijzen, of niet het ongeval is veroorzaakt door eene daad of nalatigheid van den machinist Terpstra, voornoemd, zijnde immers deze, terwijl hij de wacht had, gedurende den nacht van 20 op 21 September 1911, althans van 12 uur n.m. van 20 tot 7.30 v.m. van 21 September 1911, van boord afwezig gebleven;

beslist,

dat de Raad voor de Scheepvaart naar voormelde scheeps-

ramp een onderzoek zal instellen ter plaatse, dag en uur door 's raads voorzitter vast te stellen, als wanneer tevens ter zake zal worden gehoord de machinist Jelle Meinesz Terpstra, voornoemd.

's Raads onderzoek werd in de openbare zitting van 16 November 1911 aangevangen en beëindigd. Als getuigen werden gehoord:

J. M. Terpstra, 3de-machinist;
A. de Mey, 1ste-machinist;
D. Boerema, gezagvoerder;
J. C. Vierhout, en
J. J. A. van den Andel,

allen voornoemd, en kennis is genomen van de hiervoren vermelde scheepsverklaring.

Hangende het onderzoek, en vóór het verhoor van den getuige A. de Mey, is de navolgende beschikking genomen:

De Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam,

gezien de stukken van het voorloopig onderzoek door den inspecteur voor de scheepvaart in het eerste district ingesteld naar de scheepsramp op 20/21 September 1911 overkomen aan het Nederlandsche stoomschip *Alpha*, toebehoorende aan de Vrachtvaartmaatschoppij „Bothnia", gevestigd te Amsterdam;

overwegende, dat gedurende het onderzoek, op 16 November 1911 door den Raad voor de Scheepvaart ingesteld naar de oorzaken van bovengenoemde scheepsramp, omstandigheden aan het licht zijn gekomen, welke de vraag hebben doen rijzen, of de voornoemde scheepsramp is veroorzaakt door eene daad of nalatigheid van den machinist Adam de Mey, wonende te Dordrecht;

gelet op de daartoe strekkende vordering van den inspecteur voor de scheepvaart in het eerste district;

beschikkende,

verstaat, dat het onderzoek naar de scheepsramp, op 20/21 September 1911 overkomen aan het Nederlandsche stoomschip *Alpha*, thuis behoorende te Amsterdam, ook zal loopen over de vraag of deze is veroorzaakt door eene daad of nalatigheid van den machinist Adam de Mey, voornoemd,

waarvan de inhoud aan dezen getuige is medegedeeld.

Beweerde getuige Terpstra eerst niets van eene algemeene order te weten, dat er altijd een machinist aan boord moest

zijn, hij is ten slotte op die verklaring teruggekomen, zijn weggaan van boord verontschuldigende met eene door getuige de Mey erkende belofte van den 1ste-machinist, dat hij te Zaandam naar huis mocht, zijn terugkeer op den volgenden morgen verontschuldigende door het missen van den trein.

Hij verklaarde, dat, even vóórdat hij het schip verliet, alles in orde was. Het bovenste en onderste deksel was van de circulatiepomp afgenomen, doch er kwam geen water binnen. Men heeft niet gezien, dat er water kwam door de circulatieuitlaat, maar dat ook niet nauwkeurig onderzocht. Toen de pomp losgemaakt zou worden is een houten schoor op de circulatie-uitlaatklep gezet, welke van de andere zijde tegen het dek vastgezet is. Getuige beweerde, dat dat de gewone wijze is, waarop die klep wordt verzekerd.

Getuige de Mey verklaarde, dat hij, wanneer het schip in lossing ligt, het verantwoordelijk hoofd der machinekamer is. Hij erkent, dat het beter geweest ware de deksels weder op de circulatiepomp te bevestigen, maar heeft er geene opdracht toe gegeven, omdat hij vernomen had van den 2de-machinist, dat de circulatie-uitlaat goed dicht was, en hij de menschen die naar huis verlangden, niet noodeloos wilde ophouden. Hij is niet gaan nazien of de circulatie-uitlaat wel goed dicht was, omdat hij meende te dien aanzien op het gezegde van den 2de-machinist aan te kunnen, dien hij geheel kon vertrouwen. Hij dacht ook, dat het schip naarmate het gelost werd, meerdere uitwatering zou krijgen en heeft er niet aan gedacht, dat er eenig gevaar voor het schip kon ontstaan.

Getuigen van den Andel en Vierhout beriepen zich voor bijzonderheden op een verslag door hen op 11 October 1911 aan belanghebbende uitgebracht, waarin als hunne meening voorkomt, dat is gebleken, dat:

nadat het stoomschip op 20 September op zijne ligplaats was vastgemeerd, de machinist het deksel van de circulatiepompklepkast had afgenomen om de kleppen van de circulatiepomp na te zien en dat hij daarbij de uitlaatklep van het circulaitie-afvoerwater had dicht gezet, dat evenwel door het lossen van deklast het schip, dat eerst over stuurboord gelegen had, over bakboord was komen te liggen, waardoor de uitmonding dezer klep onder de waterlijn was gekomen, dat deze klep niet goed afsloot of niet goed dicht gezet was, zoodat het water van buitenboord gelegenheid had gehad daardoor binnen te dringen en zich door het geopende klepkastdeksel in het schip te verspreiden, hetgeen door ondergeteekenden werd waargenomen toen tijdens hunne aanwezigheid

het schip door het ongelijkmatig lossen van deklast, weder zooveel over bakboord kwam te liggen, dat de uitmonding van de circulatie-waterafvoer weder onder water kwam,

en verder:

dat het water van uit de machinekamer door de geopende tunneldeur in de tunnel was geloopen, welke tunnel blijkbaar geheel gevuld is geweest, dat één der tunnelplaten, indertijd voor het verwisselen van de schroefas weggenomen en niet weder waterdicht aangebracht, zooveel ruimte op de verbindingen met de andere platen had, dat het water daardoor in het achterruim was gedrongen. Bovendien bevond zich een 5/8 duims gat in het waterdichte schot tusschen de machinekamer en het achterruim.

Bij onderzoek van het grootruim bleek, dat de waterdichte deur, die zich bevindt in het waterdichte schot tusschen de vóórstookplaats en het grootruim, wel geheel aangeschroefd was geweest, doch dat die deur door er zich tusschen bevindend vuil niet waterdicht afgesloten was geweest, waardoor het water van de stookplaats in het grootruim gedrongen was.

De gezagvoerder Boerema verklaarde, dat in al den tijd, dat hij met den machinist heeft gevaren, er nimmer eenige machineschade van beteekenis is geweest.

De raad is van oordeel, dat de aanleiding tot het volloopen van het schip gezocht moet worden in het door de getuigen van den Andel en Vierhout waargenomen feit, dat de uitlaatklep van de circulatie niet gesloten was, waardoor het buitenboordswater, toen die klep onder water kwam, als gevolg van scheefvallen bij het lossen, in de lekke uitlaatklep kon komen en door de geopende pomp toegang kreeg tot het schip.

De 1ste-machinist, welke het gevaar diende te kennen, had niet moeten toestaan, dat de pomp open bleef, maar integendeel, vóórdat hij het schip verliet, zich moeten overtuigen, of in ieder geval last geven, dat de pompdeksels behoorlijk gesloten waren of werden.

Dat de 3de-machinist het schip verliet, wetende dat er niemand als wachthebbend machinist achterbleef, is eene laakbare handeling.

Tusschen het verlaten van het schip door Terpstra en het volloopen van de machinekamer bestaat echter geen oorzakelijk verband, vermits deze, nadat hij bij zijn ronde te 7 uur n.m. alles in orde bevonden had, geene aanleiding meer had naar de machinekamer te gaan, en hij, ware hij aan boord gebleven, vermoedelijk eerst bij ontwaken op 21 September het ongeval bespeurd zou hebben.

Het ongeval wijt de raad aan te weinige toewijding door de machinisten betoond voor de aan hunne zorg vertrouwde toestellen.

Aldus gedaan op 16 November 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, C. L. J. Kotting, leden: R. Posthumus Meyjes, D. Hubert, plaatsvervangende leden: C. M. van Rijn, E. Deddes, W. Fenenga, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads plaatsvervangend secretaris, mr. C. Henny, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 28 November 1911.

(get.) Th. B. Pleyte.
,, W. Allirol.
,, C. L. J. Kotting.
,, R. Posthumus Meyjes.
,, D. Hubert.
,, van Rijn.
,, E. Deddes.
,, W. Fenenga.
,, C. Henny.

Voor eensluidend afschrift,
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Zondag 17 en Maandag 18 December 1911, n°. 296.

N°. 77.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende de aanvaring op 26 October 1910 tusschen het tjalkschip *Amicitia* en de sleepboot *Viking*.

Op 26 October 1910 had er in de Zuiderzee bij de gasboei van het Vrouwezand eene aanvaring plaats tusschen de *Amicitia* en de *Viking*.

Naar de oorzaken van deze aanvaring is door den expert voor de scheepvaart in het derde district, Jan Koning, en den inspecteur voor de scheepvaart in het eerste district, H. Sluiter, een voorloopig onderzoek ingesteld.

Daarna heeft op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 11 November 1910 besloten, dat door den raad een onderzoek zou worden ingesteld.

Dit onderzoek, vertraagd door langdurig buitenlands zijn van de bemanning der *Amicitia*, is in 's raads openbare zitting van 24 November 1911 aangevangen en beëindigd.

De raad hoorde toen onder eede als getuigen Kasper Teunis Kaspers, schipper van de *Amicitia*, en Hendrik Bonsema, ten tijde der aanvaring stuurman aan boord van de *Viking*.

Voorlezing werd gedaan van de verklaringen, door Herman Wycher Huisman, stuurman van de *Amicitia*, voor den expert Koning, en door Jacob Kolk, kapitein, en Dirk Schuit, machinist, beiden van de *Viking*, voor den inspecteur Sluiter afgelegd.

Uit een en ander is den raad het volgende gebleken:

Het Nederlandsche ijzeren tjalkschip *Amicitia*, groot 83,97 B.R.T., gebouwd in 1895, toebehoorende aan de wed. Kaspers te Groningen, als schipper gevoerd door haren zoon Kaspers, voornoemd, voorzien van een door de scheepvaartinspectie afgegeven certificaat van deugdelijkheid, geclasseerd bij de Germanische Lloyd, varende onder Nederlandsche vlag en voorzien van een Nederlandschen zeebrief, ver-

trok 24 October 1910 met eene lading tarwe van Groningen met bestemming naar Vilvorde.

In de verte was het slecht gezicht, doch dichtbij goed genoeg om te varen. Na door de Boontjes te zijn gestuurd, werd koers gezet op de gasboei van het Vrouwezand. Nadat te 6.45 n.m. die gasboei gepasseerd was, werd de koers Z. gesteld, om de hoogte te houden naar Enkhuizen en tevens — immers het was intusschen dikker geworden — om uit de vaarrouten der veerbooten te blijven.

Beide boordlichten, aan de filiaalinrichting te Amsterdam van het Nederlandsch Meteorologisch Instituut nagezien, brandden goed. De wind was O. Z. O.; het schip lag over stuurboord.

Te 7 uur n.m. werden 2 streken onder lij een groen vuur en een wit toplicht gepeild. Het gepeilde schip lag toen N. N. O. voor. Kort daarop toonde dit enkele malen afwisselend rood en groen.

Aan boord van de *Amicitia* werden tweemaal mechanische misthoornstooten gegeven om de aandacht van het andere schip te trekken.

Plotseling toonde dit andere schip, later gebleken te zijn de sleepboot *Viking*, vol rood; te gelijk deed zij eene poging voor de *Amicitia* over te loopen. Terstond daarop had de aanvaring plaats. De *Viking* liep met haar berghout tegen den voorsteven van de *Amicitia*.

Wijl de schipper van dit laatste schip vreesde, dat het zou zinken, werden zijne vrouw en kinderen in de boot gezet, doch toen bij een daarna ingesteld onderzoek bleek, dat het schip geen water maakte, weder aan boord genomen.

De *Amicitia* werd daarna door de *Viking* naar Stavoren als noodhaven gesleept.

Tot aan de aanvaring heeft de *Amicitia* haren Z.-koers niet veranderd.

De schade bedroeg ongeveer f 230.

De *Viking*, eene Nederlandsche sleepboot, binnenschip, groot 23 binnentonnen, met eene enkele-schroefmachine van 120 I.P.K., gevoerd door kapitein Jacob Kolk, was 26 October 1910 te 5.45 n.m. van Enkhuizen vertrokken met bestemming naar Harlingen. Iets vóór het Vrouwezand werd het dik van mist, weshalve besloten werd, in plaats van naar Harlingen te gaan, Stavoren aan te loopen.

Toen te 7 uur n.m. de gasboei van het Vrouwezand in zicht kwam, werd de koers, die tot dan N. O. was, 2 streken Zuidelijker gesteld. Enkele oogenblikken later — de schipper

stond aan het roer met stuurman Bonsema naast zich — werd dichtbij aan B.B. vooruit een groen licht gepeild. Men begreep met een zeilschip te doen te hebben, dat Z. voorlag.

Ten einde niet uit den koers te geraken, werd gepoogd, het groene licht aan B.B. houdend, vóór dit schip over te loopen of, zooals stuurman Bonsema het uitdrukte, dit schip de gelegenheid te geven achter hem om te gaan. Deze poging mislukte. Intusschen was eene aanvaring onvermijdelijk geworden en werd, ten einde deze zoo gering mogelijk te doen zijn, onder het geven van één stoot op de fluit, B.B. roer gegeven om met de *Amicitia* mee te komen te liggen. Ongeveer 10 minuten, nadat het groene licht voor het eerst gezien was, had de aanvaring plaats. Bakboordsboeg van de *Viking* stootte tegen S.B. voorschip van de *Amicitia* dicht bij den steven. De *Viking* heeft geen vaart geminderd. Na de aanvaring heeft zij de *Amicitia* naar Stavoren gesleept. De *Viking* had een gebroken berghout, eenige patrijspoorten stuk en een paar deuken in de boegplaten.

Naar 's raads oordeel is de aanvaring uitsluitend te wijten aan de *Viking*. Dit stoomschip had, toen het de zeilende *Amicitia* naderde in een koers die gevaren voor aanvaring deed ontstaan, voor dit laatste schip moeten wijken in plaats van te trachten vóór hetzelve over te loopen.

Aldus gedaan op 28 November 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, C. L. J. Kotting, leden; H. de Booy, D. H. Hinlopen, plaatsvervangende leden; G. H. Bakker, J. Mooi, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 4 December 1911.

(*get.*) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, C. L. J. KOTTING.
,, H. DE BOOY.
,, HINLOPEN.
,, G. H. BAKKER.
,, J. MOOI.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift,
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Zondag 17 en Maandag 18 December 1911, nº. 296.

Nº. 78.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende de stranding van het Nederlandsche zeilschip *Neptunus* op 22 October 1911.

Het Nederlandsche zeilschip *Neptunus*, voorzien van een Nederlandschen zeebrief en voerende de Nederlandsche vlag, metende bruto 99,12, netto 76,21 R. T., thuis behoorende te Groningen, is op 22 October 1911 te ongeveer half een v.m. op het Lille Grundrif, aan den N. W.-ingang van den Grooten Belt, aan den grond geloopen.

Het schip is een stalen tjalk, te Groningen in 1909 gebouwd, voorzien van een bewijs van zeewaardigheid, afgegeven door den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, geclasseerd bij Veritas als I. 3/3. P. 1.1., toebehoorende aan en gevoerd door den schipper Marchienes Westers, oud 32 jaar, wonende te Groningen.

Het schip was, beladen met 150 ton mais, op 14 October 1911 van Bremen vertrokken met bestemming naar Aarhus en had bij vertrek een diepgang van ongeveer één vadem, zoo vóór als achter.

Als hulpmiddelen bij de zeevaart had men aan boord een vloeistofkompas, dat in de roef was opgesteld, een zoogenaamde harpoenlog, een overzeiler voor de Groote en Kleine Belt (blueback), eene Duitsche groot-bestekkaart voor de Groote Belt en het Verzeichnis der Leuchtfeuer aller Meere voor 1911 voor de Oostzee en hare toegangen, uitgegeven door het Duitsche Reichs-Marine-Amt, zoomede de Nachträge, daartoe betrekkelijk.

Behalve den schipper, die van dienstdiploma is voorzien, hoezeer hij voor het verkrijgen daarvan nog niet als schipper

had gevaren, waren aan boord een ongediplomeerde bestman, een lichtmatroos en een jongen, die als kok dienst deed.

De *Neptunus* koerste over de mondingen van Weser en Elbe naar Brünsbüttelkoog, werd door het Kaiser Wilhelmkanaal gesleept en zeilde van Holtenau door de Langelandsbelt naar de Groote Belt.

Op 21 October te 8 uur n.m. werd het vuur van Romsö in het Westen gepeild, naar gissing op één zeemijl afstands, en de koers daarop gesteld op N. t. W. (magn.) om boven het vuur van Lillegronden te komen.

Volgens het vurenboek was dat een rood licht met verduisteringen.

De schipper had de wacht met den matroos. Het gezicht was slecht vanwege den regen, er was geen wind, doch later op den avond stond er een topskoelte uit het Zuiden. Er werd niet gelogd doch van tijd tot tijd is het lood geworpen en werd 8 vadem water gelood.

Tegen twaalven kwam ook de stuurman aan dek. Het licht van Lillegrunden, dat men aan B.B. had moeten hebben, was nog niet waargenomen en er werd scherp uitkijk gehouden.

Te 0.15 van 22 October 1911 werd een wit vuur met verduisteringen waargenomen en wel recht vooruit.

Men verkeerde in twijfel welk vuur dit wezen kon en besloot ten slotte dat dit het vuur van Liushage aan de Z. O. punt van Samsö moest zijn. Toen werd opgeloefd en om de Oost gestuurd, maar het schip dreef in de richting van het vuur en bleef weldra op steengrond geboeid zitten.

De schipper deed een werp uitbrengen, doch het anker werd thuis gehieuwd en het schip bleef stooten op de steenen.

Flambouwen werden ontstoken, doch er kwam geen hulp opdagen. De pompen werden gepeild, maar het schip bleek lens. Daarop is weder een anker uitgebracht, op grooter afstand van het schip, en dit bleek te houden. Men kon het schip echter niet los krijgen, dat reeds een halven voet omhoog zat. Gaandeweg begon het schip water te maken, doch dit kon met pompen voorgehouden worden. Toen nam de schipper het besluit een gedeelte der lading te werpen, waarmede aanstonds een begin gemaakt werd.

Nadat ongeveer 2000 K.G. lading gelost was, viel het schip over S.B. vol en kwam het in vlot water; de staaldraad, waarop het anker bevestigd was, knapte en ging met het anker verloren.

Men wendde nu om de N. en besloot, hoezeer het schip lekte, toch maar naar Aarhus te zeilen, waar men behouden

aankwam, de lading loste en het schip door den expert van den Germanischen Lloyd deed nazien.

Deze beval aan, vermits herstelling der schade te Aarhus niet mogelijk was, in ballast naar eene Deensche, Duitsche of Nederlandsche haven te vertrekken om het schip te doen kalefateren.

—De schipper heeft dien raad opgevolgd en is naar Groningen vertrokken, waar hem op 20 November 1911 door den inspecteur voor scheepvaart een verhoor is afgenomen.

Op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart tot het houden van een onderzoek, dat op 28 November 1911 in 's raads openbare zitting werd aangevangen en beëindigd.

De schipper, M. Westers, werd als getuige gehoord en inzage genomen van journaal, deviatietafel en vurenboek.

Aan den inspecteur voor de scheepvaart heeft de schipper als oorzaken der stranding opgegeven: slecht gezicht, stroomverleiding en een veranderd licht op de Lille Grund, waarmede hij niet bekend was.

De raad meent het ongeval aan gansch andere omstandigheden te moeten toeschrijven.

Het bleek ter zitting, dat in de bijvoegsels van het door den schipper overgelegde vurenboek werd vermeld, dat op 17 Januari 1911 het vuur van Lille Grunden een weinig verplaatst is, en dat het *roode* vuur met verduisteringen door een *wit* vuur met verduisteringen is vervangen.

De schipper had geene zeilaanwijzingen aan boord, welke hem zouden geleerd hebben, dat met het oog op de veranderlijke stroomen in de Groote Belt bij slecht vurengezicht de diepe vaargeul moet worden gevolgd.

Er is niet gelogd, zoodat de verheid sedert Romsö niet met eenige zekerheid kon worden vastgesteld, doch zulks neemt niet weg, dat de veronderstelling, dat men met het vuur van Samsö te doen had, een bliksemlicht op 17 mijlen afstand van Romsö, van zeer weinig doorzicht getuigt.

De schipper had, toen hij een vuur in het gezicht kreeg, dat hij niet thuis kon brengen, niet in den gestuurden koers moeten blijven doorvaren, maar het anker moeten werpen en zijne reis niet eer moeten vervolgen, vóórdat hij de plaats van zijn schip behoorlijk bepaald had en desnoods den dag moeten afwachten.

De raad schrijft de stranding toe aan slechte zeemanschap van den schipper Marchienes Westers.

Aldus gedaan op 28 November 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, C. L. J. Kotting, leden; H. de Booy, D. H. Hinlopen, plaatsvervangende leden; G. H. Bakker, J. Mooi, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 4 December 1911.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, C. L. J. KOTTING.
,, H. DE BOOY.
,, HINLOPEN.
,, G. H. BAKKER.
,, J. MOOI.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Woensdag 20 December 1911, n°. 298.

N°. 79.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende de stranding van het stoomvisschersvaartuig *Concordia* Y.M. 62.

Het te IJmuiden thuis behoorende stoomvisschersvaartuig *Concordia*, toebehoorende aan de naamlooze vennootschap: Maatschappij „Concordia", directeur A. Oostveen, vroeger gemerkt Y.M. 180, thans Y.M. 62, gevoerd door den schipper Bastiaan van der Plas, en bemand met 10 koppen, vertrok op 31 October 1911 des voormiddags te ongeveer 10 uur ter visscherij, welke men dacht uit te oefenen op of nabij de Doggersbank.

Het schip was voor den tocht behoorlijk uitgerust; men had kompas, log, octant, kaarten en visschersalmanak aan boord.

Het kompas was op 21 October 1911 door den heer C. Maas te IJmuiden nagezien en deze had een deviatietafel afgegeven. De schipper meent op eene op dien dag ondernomen en 29 October afgeloopen reis te hebben opgemerkt, dat de kompasfouten anders waren dan in de deviatietafel vermeld en heeft dat zijn reeder medegedeeld, die hem bij vertrek op 31 October zeide, dat de heer Maas de „kompassen" later nog wel eens over zou doen.

Op 1 November 1911, te ongeveer 7 uur, is men op de vischgronden aangekomen, waar men tot Zaterdag 4 November met de visscherij is bezig geweest. Er heerschte toen stormweer uit het W. Z. W., zoodat visschen onmogelijk was. Men hield het gaande tot Dinsdag 7 November, liet de kor toen weder te water en vischte in de Zilverpit en daar bezuiden tot Vrijdag 10 November ongeveer 10 uur v.m.

De schipper besloot huiswaarts te gaan en stelde koers naar het Haaksvuurschip.

Het schip lag slagzijde over B.B.

De log — een Walkers-patentlog — was onklaar; de lijn was verloren gegaan op de uitreis en men had geen waarlooze aan boord om haar te vervangen.

Men stoomde volle vaart — ongeveer 7 mijlen per uur — in den door den schipper opgegeven koers en ontwaarde des avonds te half zeven even het schijnsel van een bliksemlicht in het Z. O. t. O.

De schipper leidde hieruit af, dat men het vuur van Kijkduin naderde, is kort daarop naar beneden gegaan met opdracht aan de wacht aan dek, bestaande uit den stuurman M. van der Duin en den matroos T. Guyt, om goed uit te kijken en te waarschuwen zoodra het Haaksvuurschip in het gezicht was.

Hij is te 8 uur nog eens aan dek geweest en zag toen weder het bliksemlicht, en is daarop weder naar beneden gegaan.

Na een klein half uur kwam de stuurman waarschuwen, dat de Haaks in het gezicht kwam, doch de schipper bleef beneden en ging eerst te half tien naar boven.

Zoodra als hij op de brug kwam, bemerkte hij, dat het hem getoonde licht dat van de Haaks niet was; hij telegrapheerde naar de machinekamer eerst: „stop", daarna „achteruit", doch zulks kon niet verhinderen, dat het schip aan den grond liep en zitten bleef.

Daar het tij van vloeien was, kwam het schip na ongeveer een uur weder vlot. Het weder klaarde op en de schipper kwam tot de ontdekking, dat men nabij de buitenton van het Stortemelk was.

Zonder verdere wederwaardigheden is het schip naar IJmuiden gestoomd en aldaar op Zaterdag 11 November binnengekomen.

Door den inspecteur voor de scheepvaart in het 4de district is op 11 November 1911 een voorloopig onderzoek ingesteld.

Op grond van het gehouden voorloopig onderzoek is de navolgende beschikking genomen.

Beschikking.

De bij art. 29 der Schepenwet bedoelde commissie uit den Raad voor de Scheepvaart,

gezien de stukken van het voorloopig onderzoek door de scheepvaartinspectie gedaan naar de oorzaken van eene scheepsramp, welke op 10 November 1911 den stoomtrawler *Concordia* Y. M. 180 (thans Y. M. 62) in het Terschellinger zeegat zoude hebben getroffen;

gezien het voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheep-

vaart van 20 November 1911, daartoe strekkende, dat hiernaar een onderzoek door den Raad voor de Scheepvaart zal worden ingesteld, dat de schipper Bastiaan van der Plas ter zake zal worden gehoord en zal worden onbevoegd verklaard om gedurende het onderzoek als schipper op eenig schip, bedoeld in art. 2 der Schepenwet, dienst te doen;

overwegende. dat uit gemeld onderzoek aan de commissie voorloopig gebleken is:

dat op datum en plaats voormeld aan genoemd vaartuig eene scheepsramp is overkomen, immers hetzelve toen en daar, bestemd naar IJmuiden, in het Terschellinger zeegat is gestrand;

dat art. 2 der Schepenwet de bepalingen van de hoofdstukken II tot en met VI dier wet op gezegd vaartuig van toepassing verklaart, en de commissie van oordeel is, dat er termen bestaan naar die scheepsramp een onderzoek door den Raad voor de Scheepvaart te doen plaats hebben;

dat zoodanige omstandigheden zich hebben voorgedaan, welke de vraag doen rijzen, of niet de ramp is veroorzaakt door de ongeschiktheid of door de daad of nalatigheid van voormelden schipper;

beslist,

dat de Raad voor de Scheepvaart naar voormelde scheepsramp een onderzoek zal instellen ter plaatse, dag en uur door 's raads voorzitter vast te stellen en dat alsdan ter zake zal worden gehoord Bastiaan van der Plas, schipper, wonende te IJmuiden aan de Enschedestraat 19.

Deze beschikking werd op 2 December 1911 door den deurwaarder M. J. Waning te Haarlem aan voormelden Bastiaan van der Plas beteekend.

In zijne openbare zitting van 4 December 1911 heeft de Raad voor de Scheepvaart het onderzoek naar voormelde scheepsramp aangevangen en beëindigd; als betrokkene gehoord den schipper Bastiaan van der Plas en als getuige den stuurman Marinus van der Duin.

Voorlezing werd gedaan van een schrijven van den heer C. Maas te IJmuiden, aan den inspecteur voor de scheepvaart in het 4de district, luidende:

„Ter beantwoording van uw schrijven dd. 23 Nov. jl. diene, dat de kompassen aan boord stoomschip *Concordia*, evenals die van de meeste trawlers, niet zijn ingericht voor het plaatsen van een magneet ter compenseering van hellingsfouten; en dat die fouten ook niet werden bepaald.

,,Gecompenseerd werd dus alleen voor de coëfficienten B, C en D, en het stuurtafeltje geeft de resteerende fouten bij rechtliggend schip.

,,Nog kan ik hieraan toevoegen, dat de kompassen, voor een trawler, zeer goed waren en gunstig zijn geplaatst.

,,De tweede compensatie had plaats omdat de schipper rapporteerde groote fouten te hebben geconstateerd. doch mij bleek, dat aan de compensatie niets behoefde te worden veranderd, en dat de fouten, zoowel stuurboord als bakboord ronddraaiende, niet grooter dan 3/8 streek waren.

,,Een stukje ijzer, dat onder den ketel in het nachthuis van het stuurkompas was verdwaald, werd door mij verwijderd, doch kan (daar het recht onder het kompas lag) weinig of geen afwijking hebben veroorzaakt.''

De op 21 October 1911 en 18 November 1911 door den heer Maas opgemaakte stuurtafels werden door den raad met elkander vergeleken en hoezeer daaruit blijkt, dat de op de verschillende dagen op denzelfden koers waargenomen deviaties verschilden, moet met het oog op de geringheid der verschillen worden afgeleid, dat het kompas bij rechtliggend schip voldoende betrouwbaar was.

Met juistheid viel niet vast te stellen, hoe groot de slagzijde over bakboord is geweest; deze schijnt echter met 6° ruim geschat, waaruit de gevolgtrekking mag gemaakt worden, dat de deviatie op den voorliggenden koers van het schip d. i. Z. t. O. ongeveer een halve streek Westering kan hebben bedragen.

Vermeld dient, dat de schipper zich, aan den wal zijnde, er toe bepaald heeft zijn reeder kennis te geven, dat het kompas fouten had, maar op de uitreis geene pogingen heeft gedaan, den aard der kompasfouten vast te stellen door vergelijking van de peiling der in elkaar gebrachte lichten te IJmuiden met de bekende ware peiling daarvan, of door het nemen van een kimpeiling van de zon.

De schipper heeft opgegeven, dat, toen hij op Vrijdagmorgen 10 November ongeveer 11 uur de thuisreis aanvaardde, de afgevaren plaats naar gissing was 54° N.B., 3° O.L. (bij het voorloopig onderzoek noemde hij 54°, 7′ N.B., 2° 45′ O.L.), doch dat hij wegens de bewolking op Donderdag geen verbeterd bestek op den middag had gehad, en op het lood was afgegaan, dat 23 vadem water aanwees.

Er op gewezen, dat de door hem gestuurde koers Z. ½ O. naar den Nieuwen Waterweg en niet naar IJmuiden voerde, zeide hij wel te weten, dat de koers naar IJmuiden Z. Z. O.

½ O. was, maar dat hij met het oog op de slagzij, over bakboord, den W. Z. W. wind en de onbetrouwbaarheid van het kompas meer om de West gehouden had, met het voornemen, om, als, hij de Haaks in het gezicht had, koers te veranderen.

De slagzijde was, volgens den schipper, gevolg van de ondoelmatige plaatsing der kolenbunkers. Aan B.B. zijde was een bunker, aan S.B. niet. De grootste hoeveelheid kolen was in de dwarsscheepsche bunker geborgen en daaruit werd gestookt, omdat het tremmen uit de B.B. bunker naar de schuiven zoo omslachtig was. Het schip had daarom neiging tot scheefvallen over B.B. Het schip liep ongeveer 25 mijl in de wacht, de gegiste afstand tot IJmuiden was ruim 100 zeemijlen; de schipper mocht dus niet verwachten het Haaksvuurschip vóór het eind van de eerste wacht te zien; echter stelde hij daartegenover, dat hij te half zeven niet meer dan een schijnsel van een bliksemlicht had gezien en verondersteld had, dat dit Kijkduin was, omdat het in het Z. O. t. O. zichtbaar werd en dit licht vaak van zee ver wordt waargenomen.

Het lood is niet gebezigd, omdat de schipper meende, dat dit hem geene aanwijzing kon geven.

Gevraagd, waarom hij dan, toen men hem waarschuwde, dat de Haaks in het gezicht kwam, niet aanstonds naar de brug is gegaan, maar eerst een uur daarna is gaan kijken, waar hij zich bevond, antwoordde hij, dat hij meende, dat de stuurman, die bijna 40 jaar ter zee gevaren had, zich niet in een licht zou vergissen.

Er is den schipper op gewezen, dat door hem eene groote mate van nalatigheid aan den dag is gelegd.

De juistheid van het afgevaren bestek was onzeker, een middel om de verheid van het schip te bepalen miste men, op de juistheid van den gestuurden koers kon men niet aan, omdat de fout van het kompas, veroorzaakt door de slagzijde van het schip, niet bekend was, het gezicht was gebrekkig, er werd niet gelood, allemaal redenen om den schipper tot buitengewone waakzaamheid te prikkelen en desondanks bleef de schipper, na gewaarschuwd te zijn, dat men een vuur in het gezicht had, nog een uur lang in de kajuit.

Het is niet mogelijk aan te geven door welke oorzaken het schip naar de kust van Terschelling is gedreven, doch het staat vast, dat het niet gestrand zoude zijn, ware de schipper, die met één oogopslag zag, dat het licht waarop men aan-

stuurde, niet dat van de Haaks was, eerder op de brug geweest.

De raad is van oordeel, dat de scheepsramp, op 10 November 1911 overkomen aan het stoomvisschersvaartuig *Concordia* Y.M. 62, te wijten is aan de nalatigheid van den schipper Bastiaan van der Plas, oud 37 jaar, wonende te IJmuiden, en ontneemt hem deswege de bevoegdheid om als schipper op een Nederlandsch zeevisschersvaartuig te varen voor den tijd van drie maanden.

Aldus gedaan op 4 December 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter, W. Allirol, L. Roosenburg, C. L. J. Kotting, leden; W. Bakker, plaatsvervangend lid; J. G. T. Broekmeijer, G. Z. Jol, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 8 December 1911.

(get.) Th. B. Pleyte.
,, W. Allirol.
,, L. Roosenburg.
,, C. L. J. Kotting.
,, W. Bakker.
,, Broekmeijer.
,, G. Z. Jol.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift:
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van 24, 25, 26 en 27 December 1911, n°. 302.

N°. 80.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende het loggerschip *Kik* V.L. 118.

Door den Raad voor de Scheepvaart is ter openbare zitting van 6 December 1911 een onderzoek ingesteld betreffende het vermoedelijk vergaan van het loggerschip *Kik* V.L. 118, zulks ingevolge beslissing van eene commissie uit den raad d.d. 14 October 1911, overeenkomstig een daartoe strekkend voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart.

Gehoord werden als getuigen Lambert de Boer, walschipper bij de reederij J. H. Warneke, te Vlaardingen, en A. C. van Dam, scheepsbouwer te Vlaardingen, terwijl kennis genomen werd van een extract uit de registers van de scheepvaartinspectie in het vierde district, afgegeven door den expert L. van Dam, houdende aanteekeningen van werkzaamheden aan gemeld schip verricht onder toezicht van de scheepvaartinspectie, over het tijdsverloop van Februari 1910 tot 24 Augustus 1911.

Het Nederlandsche zeevisschersvaartuig genaamd *Kik*, gemerkt V.L. 118, een houten loggerschip, behoorde toe aan vorengemelde reederij J. H. Warneke, te Vlaardingen.

Het schip vertrok het laatst naar zee 21 September 1911 van IJmuiden, waar het na vertrek uit Vlaardingen voor enkele dagen was binnengevallen voor eene geringe reparatie aan de donkey.

Schipper was Gooi Visser, 38 jaren oud, de bemanning bestond uit 14 koppen; twee jongens, te IJmuiden vóór het vertrek zonder opgave van redenen weggeloopen, waren door twee andere vervangen.

De logger zeilde uit ten einde de haringvisscherij uit te oefenen ten Z. W. van Doggersbank.

Sedert is niets meer van schip of bemanning vernomen,

maar werden bij de reederij te Vlaardingen door W. Punt, schipper van het loggerschip *Govert van Wijn* M.A. 15, in het begin van October j.l. aangebracht drie breels, gemerkt V.L. 118, welke door den walschipper, getuige de Boer, werden herkend als te hebben behoord tot de uitrusting van het loggerschip *Kik*, hier bedoeld.

Volgens rapport van dien schipper Punt, had deze, zich aan boord van zijn gemeld schip bevindende, in den morgen van 10 October 1911 zien drijven twee luiken van een haringschip, en, onder meer, een gedeelte van de boeg van eene scheepsboot, waarop het merk V.L. 118 stond, en in den namiddag van dien dag nog twee scheepsluiken; in den vroegen morgen van 2 October d.a.v. had hij zien drijven eene scheepsboot, wit of lichtgrijs geschilderd, en eenige breels, en bij het dagaanbreken van 3 October d.a.v. eene groote massa losse breels, waarvan hij er drie opvischte, die gemerkt bleken V.L. 118, de gemelde bij de reederij aangebrachte; de plaats waar hij deze voorwerpen zag drijven, schatte hij op pl.m. 60 zeemijlen benoorden Terschellinger vuurschip.

Naar de opgave van getuige de Boer, werd de *Kik* in 1884 gebouwd, geregeld onderhouden en steeds, zoo noodig, gerepareerd, hetgeen bevestiging vindt in voormeld extract van den expert van de scheepvaartinspectie en in de verklaringen van getuige van Dam, houdende, dat hij persoonlijk dat schip gedurende de laatste 12 jaren geregeld op de helling heeft onderhanden gehad, het laatst op 24 Augustus 1911, voor eene kleine lekkage, welke toen gedicht is.

Volgens deze getuigen was het schip dan ook in September j.l. in volkomen zeewaardigen staat.

Ook aan tuig en zeilen werd, volgens getuige de Boer, steeds de noodige zorg besteed; er was, bij vertrek, aan boord een volledige inventaris aanwezig, waaronder, behalve de noodige hulpmiddelen voor de navigatie, reddingboeien en 14 zwemgordels, alsmede eene licht grijs geschilderde scheepsboot, waarin ruimte voor 15 volwassenen.

Getuige de Boer beschrijft den schipper Gooi Visser als een ervaren en betrouwd zeeman, die lange jaren op zee gevaren heeft, het vorig jaar eenmaal als waarnemend schipper, terwijl hij dit jaar voor de vierde reis als schipper op de *Kik* uitvoer.

Uit het gehouden onderzoek is, naar het oordeel van den raad, niet met zekerheid vast te stellen welke ramp het loggerschip *Kik* getroffen heeft, nadat het op 21 September 1911 in zeewaardigen staat, goed bemand en uitgerust, voor het laatst

naar zee vertrok, maar het vermoeden is gewettigd, dat het schip met alle opvarenden gebleven is in den aan den raad uit de behandeling van vele zaken bekenden geweldigen storm van 30 September op 1 October 1911.

Aldus gedaan bij mr. C. van der Zweep, plaatsvervangend voorzitter, W. Allirol, L. Roosenburg, C. L. J. Kotting, leden; W. Bakker, plaatsvervangend lid; J. G. T. Broekmeijer, G. Z. Jol, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads plaatsvervangend secretaris, mr. C. Henny, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 11 December 1911.

(*get.*) C. v. d. Zweep.
,, W. Allirol.
,, L. Roosenburg.
,, C. L. J. Kotting.
,, W. Bakker.
,, Broekmeijer.
,, G. Z. Jol.
,, C. Henny.

Voor eensluidend afschrift,
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
24, 25, 26 en 27 December 1911, n°. 302.

N°. 81.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende de aanvaring op 5 Juni 1911 tusschen de stoomschepen *Josephina* en *Dobrogea.*

Het stoomschip *Josephina,* varende met Nederlandschen zeebrief onder Nederlandsche vlag, toebehoorende aan de firma Jos. de Poorter te Rotterdam, gebouwd van staal te Glasgow in 1899, geclasseerd bij Lloyds ✠ 100 A. I., groot bruto 1294 en netto 825 R. T., bemand met 19 koppen, beladen met ijzererts, vertrok 3 Juni 1911 van St. Nazaire met bestemming naar Rotterdam.

Koersende door de Golf van Biscaye en door het Kanaal van du Four, bevond het zich 5 Juni 1911, te 5 u. 30 m. 's morgens, ter hoogte van het eiland Guernsey, toen het mistig werd.

De gezagvoerder, Willem Catlender, oud 50 jaar, diploma 1ste-stuurman zeil- en stoomvaart, was op de brug, zoo ook de wachthebbende 2de-stuurman C. Boer.

De mistseinen, één lange stoot binnen de 2 minuten, werden gegeven door den 2de-stuurman, die eigenhandig de stoomfluit bediende.

De telegraaf werd op „stand by" gesteld, gestuurd werd O.N.O. magnetisch.

Te 5 u. 45 m. werd halve kracht, te 6 u. langzaam gestoomd.

Terwijl men andere stoomfluiten aan S.B. en B.B. hoorde, werd te 6 u. 2 m. een mistsein met stoomfluit op ongeveer twee streken op S.B.-boeg waargenomen.

Te 6 u. 5 m. werd uit dezelfde richting die stoomfluit voor de tweede maal gehoord en alstoen de machine gestopt, de *Josephina* had bij dat stoppen nog pl.m. 1 mijl vaart.

Vijf minuten later, te 6 u. 10 m., hoorde men die zelfde

fluit wederom, maar voorlijker; onmiddellijk werd toen de telegraaf op ,,volle kracht achteruit'' gezet, het roer midscheeps.

Twee minuten later, te 6 u. 12 m., doemde het andere stoomschip uit den mist op en had de aanvaring plaats, recht tegen elkander in, steven op steven.

De *Josephina* lag op het oogenblik der aanvaring zoo goed als stil, nog O.N.O voor, en de schok was zoo hevig, dat de *Josephina* over den achtersteven schoot.

Even vóór de aanvaring werd het ruischen gehoord van het boegwater van het andere schip, dat het geheele voorschip van de *Josephina* tot het aanvaringsschot toe verbrijzelde, waardoor de matroos C. Steinvaart, die wacht te kooi had, werd gedood en de donkeyman N. Ockeloer werd gewond.

De plaats van aanvaring was gegist 49° 33′ N.B., 3° 0′ W.L.

Het andere vaartuig bleek te zijn het Rumeensche stoomschip *Dobrogea*, toebehoorende aan den Rumeenschen Staat.

Onmiddellijk na de aanvaring werden de booten klaar gemaakt, de tanks en bilges gepeild en bemerkt, dat het schip water maakte; scheepsraad werd belegd en besloten eerst naar Portland te gaan, doch nader om Southampton binnen te loopen, alwaar men aankwam en voorloopig repareerde.

Nadat het schip daarna te Rotterdam was aangekomen, is door den inspecteur voor de scheepvaart in het 2de district in deze een voorloopig onderzoek ingesteld, waarop, overeenkomstig een daartoe strekkend voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart op 20 Juni 1911 besliste, dat een onderzoek door den raad zoude plaats hebben.

Ter openbare zitting van den raad van 28 September 1911 is dat onderzoek aangevangen, doch, vermits de opgeroepen gezagvoerder niet was verschenen, zijnde hij inmiddels met zijn schip weder naar zee vertrokken, geschorst en heeft daarna het onderzoek wederom plaats gehad ter openbare zitting van 28 November 1911, toen door den raad werd kennis genomen van den inhoud eener scheepsverklaring door schipper en bemanning van de *Josephina* afgelegd 7 Juni 1911, ten overstaan van den consul der Nederlanden te Southampton, van een extract, voor zooveel dit ongeval betreft, genomen uit het dek- en machinejournaal aan boord van dat stoomschip gehouden, en van de verklaringen van de door den voornoemden inspecteur gehoorde personen, opgenomen

in diens proces-verbaal van 13 Juni 1911, te weten van W. Catlender, gezagvoerder; C. Boer, 2de-stuurman; P. Manneken, matroos; J. Bijlsma, lichtmatroos, en L. Kurk, 2de-machinist, allen van de *Josephina*, terwijl voormelde gezagvoerder, W. Catlender, in persoon werd gehoord.

Aan een en ander is vorenstaand relaas der feiten ontleend.

Eene uiteenzetting van de toedracht van het geval van zijde van het Rumeensche stoomschip *Dobrogea*, hoewel door den raad getracht in deze te verkrijgen, ontbreekt, zoodat bij dit eenzijdig onderzoek een juist oordeel omtrent de onmiddellijke oorzaak van de aanvaring niet wel te vormen is.

De raad meent echter, dat de gegevens van zijde van de *Josephina* te goeder trouw zijn verstrekt en dat de medegedeelde feiten hier dus als vaststaande mogen worden beschouwd.

Uit de omstandigheid nu, dat de *Josephina* op het oogenblik der aanvaring nagenoeg stil lag, door den schok achteruit deinsde en de steven van de *Dobrogea* tot aan het aanvaringsschot van de *Josephina* doordrong, terwijl het ruischen van het boegwater van de *Dobrogea* werd waargenomen, valt af te leiden, dat dit laatste schip met groote vaart zich voortbewoog, hetgeen, bij den heerschenden zwaren mist, zeker als eene groote nalatigheid zou zijn aan te merken, welke de schuld voor de aanvaring met zich zoude kunnen brengen.

De *Josephina* heeft echter niet onmiddellijk de machine gestopt, toen te 6 u. 2 m. het mistsein van de *Dobrogea* voor de eerste maal vooruit werd waargenomen, maar eerst te 6 u. 5 m., nadat dat mistsein voor den tweeden keer was gehoord.

Kapitein Catlender tracht dit verzuim, van te voldoen aan het uitdrukkelijk voorschrift van art. 16 van het Internationaal Reglement, te rechtvaardigen, met het betoog, dat hij zulks willens en wetens naliet, omdat hij uit het geluid meende, dat de tegenligger nog op grooten afstand was, dat hij reeds eene zeer geringe vaart liep, pl. m. 1 mijl, en hij het onder de gegeven omstandigheden voor zijn schip veiliger achtte die vaart door te loopen, ten einde stuur in het schip te houden; dat hij het strikt opvolgen van het ten deze betrekkelijk reglementair voorschrift alleen dan nuttig zou achten, indien iedereen er zich maar aan hield.

Hoewel, naar de meening van den raad, tusschen dat niet onmiddellijk stoppen en de daarna gevolgde aanvaring, bij dit onderzoek niet gebleken is eenig oorzakelijk verband te bestaan, is toch de raad niet overtuigd van de juistheid van de opvatting van kapitein Catlender, naar welke eenig regle-

mentair voorschrift geheel naar eigen inzicht zoude kunnen worden ter zijde gesteld, een toestand, welke de schromelijkste gevolgen voor de veiligheid ter zee zoude kunnen hebben.

De raad acht dit niet stoppen wel degelijk een verzuim, waarvoor de bijgebrachte verklaring geene verontschuldiging is, zij het ook, dat dit verzuim niet gebleken is de oorzaak der aanvaring te zijn.

Met juist beleid en zeemanschap heeft overigens kapitein Catlender zijn aldus getroffen schip in veilige haven binnen gebracht.

Aldus gedaan bij mr. C. van der Zweep, plaatsvervangend voorzitter; W. Allirol, C. L. J. Kotting, leden; H. de Booy, D. H. Hinlopen, plaatsvervangende leden; E. Deddes, buitengewoon lid; jhr. L. P. D. Op ten Noort, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den plaatsvervangend voorzitter ter openbare zitting van 6 December 1911.

(*get.*) C. v. d. Zweep.
,, W. Allirol.
,, C. L. J. Kotting.
,, H. de Booy
,, Hinlopen.
,, E. Deddes.
,, Op ten Noort.
,, Richard Janssen.

Voor eensluidend afschrift,
Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Zaterdag 30 December 1911, n°. 305.

N°. 82.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende de aanvaring op 20 October 1911 tusschen de Nederlandsche stoomtrawlers *Vischjan* IJ.M. 168 en *Balder* IJ.M. 143.

Op 20 October 1911 had er in de Noordzee, ter hoogte van de Monkeybank, eene aanvaring plaats tusschen de Nederlandsche stoomtrawlers *Vischjan* IJ.M. 168 en *Balder* IJ.M. 143.

Naar de oorzaken van deze aanvaring is door den inspecteur voor de scheepvaart in het vierde district een voorloopig onderzoek ingesteld.

Daarna heeft op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart eene commissie uit den raad op 6 November 1911 besloten, dat door den raad een onderzoek naar die scheepsramp zou worden ingesteld.

Dit onderzoek is in 's raads openbare zitting van 4 December 1911 aangevangen en beëindigd.

Alstoen werden buiten eede als getuigen gehoord Maarten Leendert Noordzij en Rijndert van der Plas, respectievelijk schipper en stuurman op de *Balder*, alsmede Pieter Gravemaker, schipper van de *Vischjan*.

Uit het gehouden onderzoek is den raad het navolgende gebleken.

De Nederlandsche stoomtrawler *Balder* IJ.M. 143, groot 195,38 bruto R. T., voorzien van een certificaat van zeewaardigheid, thuisbehoorende te IJmuiden en toebehoorende aan den aldaar gevestigden reeder Jan Visser, bemand met 10 koppen, waaronder de schipper M. L. Noordzij, was 12 October 1911 van IJmuiden vertrokken ter vissscherij.

20 October oefende men deze nog uit en bevond men zich toen op ongeveer 56° 50′ N.B. en 6° 35′ O.L.

Er stond eene flauwe koelte uit het oosten, de zee was kalm, het gezicht helder.

Men vischte met een korf in den mast in den omtrek van een daar door de *Balder* reeds dagen vroeger neergelegde vischboei.

Nadat de kor was ingehaald, werd deze te 12.20 n.m. aan S.B. opnieuw uitgezet.

Te 1.30 n.m. ging de schipper naar beneden om te schaften. Hij liet de order achter om van de boei 10 minuten lang om de Oost te visschen, dan om de Zuid, dus over S.B., te wenden en West voor naar de boei terug te keeren, deze over S.B. te ronden en dan telkens weder dezelfde toer te maken.

Toen de schipper van de brug ging, waren er eenige trawlers in de buurt; een dezer, later gebleken de *Vischjan* te zijn, werd over B.B. gepeild.

Nadat voorschreven toer één keer was gemaakt, kreeg getuige R. van der Plas de wacht aan het roer. Van zijn voorganger kreeg hij de hem overigens van den schipper bekende order om op voorschreven wijze te visschen over. Toen hij de wacht kreeg, was het schip juist om de boei O voor gedraaid. De *Vischjan* werd toen aan B.B. in het want, dus in het N. O. t. O., gepeild en lag Zuid voor.

De machine maakte 80 slagen (volle kracht maakt ze 100 slagen) waarbij een vaart van 3½ à 4 zeemijlen per uur geloopen werd.

Toen de schepen elkaar, naar schatting van R. van der Plas, tot op een afstand van 100 meter genaderd waren, had de *Balder* circa 10 minuten van de vischboei af O. voorgelegen, en gaf van der Plas, de gekregen order indachtig, S.B. roer om over dezen boeg te wenden.

Een signaal op de fluit werd daarbij niet gegeven.

Op naar schatting 50 meter genaderd, zag hij, dat de *Vischjan* haren koers vervolgde en dat de schipper van dat schip door het bruggeraampje naar buiten stond te kijken. Door schreeuwen poogde van der Plas hem op het naderend gevaar attent te maken, doch tevergeefs. De *Balder* was reeds geruimen tijd aan het draaien, toen de aanvaring te circa 2 uur n.m. plaats had. De *Balder*, die toen Z. t. O. voor was gedraaid, werd aan B.B. even achter de midscheeps getroffen door den S.B boeg van de *Vischjan*, die toen nog steeds Z. voorlag.

Vlak vóór of tijdens de aanvaring heeft van der Plas aan de stoomfluit getrokken. Schipper Noordzij, die beneden was, heeft door geroep aan dek gemerkt, dat er iets gaande was,

is terstond naar dek gegaan en was nog juist getuige van den stoot op de fluit en van de aanvaring.

Getuige R. van der Plas, door den schipper een bevaren zeeman genoemd, blijkt 18 jaar ter zee te varen, waarvan 3 maanden op de *Balder*, en eenigermate hardhoorig te zijn.

De Nederlandsche stoomtrawler *Vischjan* IJ.M. 168, groot 247,12 bruto R.T., voorzien van een certificaat van zeewaardigheid, thuisbehoorende te IJmuiden en toebehoorende aan de aldaar gevestigde Zeevisscherijmaatschappij „IJsland'', directeur R. de Boer, bemand met 10 koppen, waaronder de schipper P. Gravemaker, was 17 October 1911 van IJmuiden ter visscherij vertrokken.

Ook dit schip vischte 20 October 1911 ter hoogte van de plaats waar de *Balder* zijn vischboei had uitgezet, welke het daar ook reeds den vorigen dag had gezien.

Nadat de kor was ingehaald, werd deze eenigen tijd vóór de aanvaring aan S.B. opnieuw uitgezet. Het schip, dat volle kracht stoomde en circa 2½ zeemijl per uur vaart liep, lag Z. voor.

Schipper Gravemaker bevond zich alleen op de brug; het roer stond z.g.n. losvast; het volk werkte aan dek.

De schipper geeft op, dat hij de *Balder*, terstond nadat deze O. voor was gedraaid, op een afstand van 150 meter aan S.B. naar gissing ½ streek achterlijker dan dwars heeft gepeild. De *Vischjan* zou toen de *Balder* zijn doorgestoomd, hetwelk schipper Gravemaker op den achtergrond van het laatstgenoemde schip, op welken zich de vischboei bevond, zou hebben waargenomen. Daaruit afwezigheid van gevaar voor aanvaring afleidende, heeft de *Vischjan* haren Z. koers blijven volhouden, tot dit schip met S.B. boeg in aanvaring kwam met B.B. midscheeps van de *Balder*.

Schipper Gravemaker heeft ½ minuut vóór de aanvaring zijn machine op „zacht aan'' gezet. Van het schreeuwen aan boord van de *Balder* heeft hij niets gehoord.

De raad neemt aan, dat de *Vischjan* in de ongeveer 10 minuten tijds, welke de *Balder* vóór de aanvaring om de O. heeft gelegen, dit schip aanvankelijk aan S.B. voorlijker dan dwars moet hebben gehad en moet hebben kunnen peilen. De door schipper Gravemaker opgegeven overigens slechts gegiste peiling moet eerst zijn genomen, toen de *Balder*, na reeds eenigen tijd om de O. gelegen te hebben, tot op betrekkelijk korten afstand was genaderd. Het door hem geconstateerde doorstoomen van het andere schip kan, in aanmerking genomen, dat de vaart der beide schepen niet belangrijk ver-

schilde, niet zóó duidelijk zijn geweest, dat hij daaruit mocht afleiden, dat er geen gevaar bestond voor aanvaring tusschen beide elkaar met haaksche koersen naderende schepen. Is het doorstoomen van het andere schip — en dit komt den raad aannemelijk voor — door schipper Gravemaker eerst gezien toen de schepen elkaar reeds tot op zeer geringen afstand waren genaderd, dan mocht uit dat doorstoomen zeer zeker niet worden afgeleid, dat er geen gevaar voor aanvaring bestond.

Naar 's raads oordeel dragen beide schepen schuld aan de aanvaring.

De *Vischjan*, welker koers die van de *Vischjan* aanvankelijk in een rechten hoek kruiste en die dit schip aan haar S.B.zijde had, had volgens art. 19 van het Internationaal Reglement daarvoor uit den weg moeten gaan. Dat te voren, toen de *Balder* om de West lag, dit schip de *Vischjan* over S.B. heeft gehad, doet niets ter zake, daar er toen nog geen gevaar voor aanvaring bestond.

In elk geval had schipper Gravemaker, toen hij zag, dat de *Balder* niet, gelijk hij verwachtte, haar koers bleef behouden maar naar S.B. uitweek, en hij begreep, althans had moeten begrijpen, dat er onmiddellijk gevaar voor aanvaring was, indien hij zelf zijn koers behield, B.B.roer (n. c.) behooren te geven, waardoor hij de aanvaring met de naar S.B. draaiende *Balder* gemakkelijk had kunnen vermijden. Zijn aan S.B. uitstaande kor verhinderde hem daarin niet.

Zeker niet minder ernstig is de dubbele fout, aan boord der *Balder* begaan. Dit schip toch, volgens de eerste alinea van art. 21 van voormeld reglement verplicht zijn koers en vaart te behouden, heeft in stede daarvan S.B.roer gegeven en, door dit niet kenbaar te maken door één korte stoot op de fluit, tevens art. 28 van meergemeld reglement overtreden. Beide fouten hebben in niet geringe mate tot de aanvaring bijgedragen.

Het heeft 's raads aandacht getrokken, dat R. van der Plas, bekend met des schippers staande order hem te roepen als er iets in den weg komt, deze zóó verstaat, dat visschende schepen niet onder die wegversperringen moeten worden begrepen.

Het verdient derhalve ernstige aanbeveling dergelijke staande orders in meer positieven vorm te geven, vooral als het zeelieden als dezen R. van der Plas geldt, wien, onbekend als hij bleek met de regelen omtrent het uitwijken, eigenlijk het commando van een schip in het geheel niet behoorde te worden toevertrouwd.

Aldus gedaan op 4 December 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, L. Roosenburg, C. L. J. Kotting, leden; W. Bakker. plaatsvervangend lid; J. G. T. Broekmeijer, G. Z. Jol, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 11 December 1911.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, L. ROOSENBURG.
,, C. L. J. KOTTING.
., W. BAKKER.
,, BROEKMEIJER.
,, G. Z. JOL.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Zaterdag 30 December 1911, nº. 305.

Nº. 83.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende de aanvaring op 22 November 1911 tusschen het Italiaansche stoomschip *Trento* en het Nederlandsche visschersvaartuig *Pieter Knoester* SCH. 198.

Op 22 November 1911 des namiddags te 6.45 heeft eene aanvaring plaats gehad, niet ver van het Maas-vuurschip, tusschen het Italiaansche stoomschip *Trento*, thuis behoorende te Bari, en de Scheveningsche bomschuit *Pieter Knoester*.

Het voorloopig onderzoek door den inspecteur voor de scheepvaart in het vierde district op 27 November ingesteld, en met name diens verhoor van den gezagvoerder, wees uit, dat de *Trento*, metende bruto 3250, netto 2080 R.T., onderscheidingssein S. C. L. D., toebehoorende aan A. Parodi fu. B., met eene bemanning van 27 koppen, onder den gezagvoerder Alessandre Girardi, beladen met erts, op reis was van Algiers naar Rotterdam.

Des morgens te ongeveer half vier van 22 November is bij Dungeness de Nederlandsche zeeloods Arie Hugo Verschoor, wonende te Maassluis, overgenomen, onder wiens aanwijzing, toen men den Nieuwen Rotterdamschen Waterweg tot op 16 zeemijlen afstands genaderd was, naar de bestemmingshaven is gestoomd.

Des n.m. te 6.30 was het Maas-vuurschip op 2 mijlen afstand aan B.B.zijde van het schip in peiling N. t. O. magn., waarop koers is gesteld O. Z. O. magn.

De wind was O. N. O., mooie koelte, de zee was kalm, het gezicht eenigszins bedekt.

Het schip liep volle kracht en maakte 8′ per uur. Op een gegeven oogenblik ziet men 2 streken over S.B.boeg een rood licht, waarvan de afstand door de duisternis niet viel te schat-

ten, waarop het roer aan S.B. gelegd is om het andere vaartuig rood op rood voorbij te gaan. Het schip luisterde goed naar het roer, maar plotseling verdwijnt het roode en komt een groen vuur te voorschijn.

Onmiddellijk wordt de machine gestopt, dadelijk daarna wordt achteruit geslagen, waardoor de kop van het schip nog naar stuurboord uitging.

Eene aanvaring kon echter niet meer voorkomen worden, de B.B.zijde der *Trento* raakte een visschersvaartuig, dat naar achteren verdaagde.

De *Trento* stopte terstond hare machines en de gezagvoerder gaf order eene boot te strijken, maar vóórdat men daarmede gereed was, kwam de sloep van het visschersvaartuig al aangeroeid en een tiental minuten na de aanvaring bevonden zich een achttal Scheveningsche visschers aan boord van de *Trento*.

De *Trento* is daarop naar de bom toegegaan en langszijde daarvan gekomen, de matrozen Scognamiglio en Arrighini gingen over, doofden de boordlichten, streken de zeilen, plaatsen een heklicht, zetten het roer midscheeps vast en bevestigden een tros. De *Trento* begon zachtaan te sleepen, maar bij het strekken brak de tros.

Daarop is eene boot gestreken, waarin drie man van de *Trento* plaats namen, welke weder een tros overbrachten en een tweeden tros van de bom mede naar de *Trento* namen en daar vastmaakten.

Daar zee en wind toenamen, ankerde de *Trento* te 11 uur in peiling Maas-vuurschip O. N. O., afstand 2 mijlen in 12 vadem water.

Des nachts werd de zee onstuimiger en stak de wind nog meer op, waarom de machine klaar om te stoomen gehouden werd. Te 5 uur v.m. van 23 November werd het wenschelijk geoordeeld wegens wind en zee den dag niet af te wachten, maar naar binnen te gaan met de bom op sleeptouw. Gedurende 20 minuten ging alles goed, toen braken de trossen.

Het was met het oog op het weder niet geraden nogmaals te trachten de bom op te pikken; de *Trento* zette hare reis voort en kwam 's morgens te 7.30 voor de Berghaven aan den Hoek van Holland, waar van het gebeurde verslag werd gedaan, en te 11.30 te Rotterdam aan.

Eene andere lezing van het gebeurde gaf de bemanning van de bom.

Volgens haar lag deze op den bewusten avond met bakboordshalzen over S.B. bij den wind en Z. voor. Alle zeilen

waren gezet en het schip liep ongeveer 1½ mijl vaart. Beide boordlichten en een heklicht brandden helder.

Men zag op een gegeven oogenblik twee toplichten en een rood boordlicht van een stoomschip in het N. W. t. W.; op ongeveer 150 meter afstands werd ook het groene licht zichtbaar. De bemanning der bom begon toen uit alle macht te schreeuwen, het stoomschip wendde nog iets naar S.B., maar stiet desondanks tegen de bom en veroorzaakte een groot gat aan S.B. zijde, zoodat de bom begon te zinken.

De boot werd daarop te water gebracht, alle opvarenden gingen daarin en men roeide naar het op 500 meter afstands liggende stoomschip, waar men aan boord werd genomen.

Op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart tot het houden van een onderzoek, hetwelk door den raad in zijne openbare vergadering van 11 December 1911 werd aangevangen en beëindigd.

Voorlezing is gedaan van een brief van den consul der Nederlanden te Ostende aan 's raads voorzitter, gedagteekend 3 December 1911, n°. 960, strekkende ten geleide van eene scheepsverklaring op 30 November 1911 voor de bevoegde macht te Ostende afgelegd door Victor Major, F. J. Luijens, en R. Steenkiste, opvarenden van het Ostender visschersvaartuig *Eugenie Auguste* (O. 195), waaruit blijkt, dat door hen de bom *Pieter Knoester* SCH. 198 op 27 November 1911 westelijk van Ostende drijvende is gevonden en deze door hen op 29 November 1911 te Ostende is binnen gebracht.

Verder is voorlezing gedaan van de verklaringen door Alessandro Girardi, Cosimo Pannochia, Antonio Scognamiglio en Antonio Arrighini afgelegd voor den inspecteur voor de scheepvaart in het vierde district op 27 November 1911, terwijl als getuigen werden gehoord Johannes Jacobus van der Ende, scheepsexpert, wonende te Scheveningen, Arie Hugo Verschoor, zeeloods, wonende te Maassluis, Arie Overduin en Jacobus den Heijer, beiden wonende te Scheveningen, onderscheidenlijk schipper en stuurman van de *Pieter Knoester*.

Getuige van der Ende is als deskundige van verzekeraars met de heeren A. M. Schippers en C. J. den Dulk, alsook met den reeder der bom *Pieter Knoester* op 3 December naar Ostende gegaan en heeft het schip daar gezien. Hij beschouwde het als wrak, terwijl hij het schip bij vroegere bezichtiging in Mei en Augustus van dit jaar nog zeewaardig achtte.

Het schip had nog 1 meter uitwatering en vertoonde averij

aan S.B.zijde bij de voormastbalk, waardoor de knie aan die balk en de geheele mastverbinding was verzet. Hij achtte het gat twee meter hoog en een meter breed en maakte uit den toestand der bom op, dat de *Trento* in iets minder dan een rechten hoek van voren in de *Pieter Knoester* is afgeloopen.

Getuige Verschoor bevestigt de verklaring van de manschap der *Trento* ten aanzien der daar aan boord waargenomen lichten van de *Pieter Knoester*. Hij vestigt er de aandacht op, dat de *Trento* een uitkijk had op den bak en dat door hem en door de personen op de brug en den bak geen andere lichten zijn gezien toen het roode licht van de *Pieter Knoester* werd waargenomen dan dat licht. De matrozen der *Trento* hebben waargenomen, dat de S.B.lantaarn op de bom niet op zijne plaats stond, maar in het bezaanwant was opgehangen. Een heklicht voerde de bom niet en zij heeft niet gestakeld.

Andere visschersvaartuigen waren niet in de buurt.

Hij heeft, toen hij S.B. uithield om de bom rood op rood voorbij te gaan, geen fluitsein gegeven, omdat fluitseinen de visschers verschrikken en hen er toe brengen averechts te handelen.

Omdat de bom verlaten was en hij bedoelde haar binnen te brengen, moest hij met het groote schip rakelings daar tegen aan gaan liggen, opdat er menschen konden overgaan, en daardoor moet schade ontstaan zijn, althans hij hoorde de bom toen kraken.

Aan boord van de *Trento* zijnde, liet de bemanning van de bom de schipper incluis, alle werk aan de matrozen der *Trento* over. Dezen zijn tot tweemaal toe aan boord der bom geweest, terwijl schipper Overduin en zijn manschap alleen dachten aan eten en drinken.

Getuige Overduin en den Heijer hielden staande, wat zij bereids voor den inspecteur verklaard hadden, doch wilden het doen voorkomen als hadde de bemanning der *Trento* hen belemmerd in hunne pogingen de *Pieter Knoester* te behouden, en zulks in strijd met hunne verklaring voor den inspecteur afgelegd. Toegevende, dat het S.B. licht in het achterwant hing toen de Italiaansche matrozen aan boord van de bom kwamen, werd daarvan als reden opgegeven, dat men het uit den bak had genomen om bij te lichten toen de bootsjorrings werden losgesneden. Het was weder opgehangen om de plaats waar de bom lag beter aan te duiden, het heklicht had men mede in de boot genomen.

Alvorens tot het verhooren van schipper Overduin is overgegaan is de navolgende beschikking hem medegedeeld:

De Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam

gezien de stukken van het voorloopig onderzoek door den inspecteur voor de scheepvaart in het vierde district ingesteld naar de scheepsramp op 22 November 1911 overkomen aan het Nederlandsche zeevisschersvaartuig *Pieter Knoester* SCH. 198, toebehoorende aan P. Knoester jr., te Scheveningen;

overwegende, dat gedurende het onderzoek op 11 December 1911 door den Raad voor de Scheepvaart ingesteld naar de oorzaken van bovengenoemde scheepsramp, omstandigheden aan het licht zijn gekomen, welke de vraag hebben doen rijzen, of de voornoemde scheepsramp is veroorzaakt door eene daad of nalatigheid van den schipper Arie Overduin, wonende te Scheveningen.

beschikkende,

verstaat, dat het onderzoek naar de scheepsramp, op 22 November 1911 overkomen aan het Nederlandsche zeevisschersvaartuig *Pieter Knoester* SCH. 198, thuis behoorende te Scheveningen, ook zal loopen over de vraag of deze is veroorzaakt door eene daad of nalatigheid van den schipper Arie Overduin, voornoemd.

Er is den schipper bij het onderzoek op gewezen, dat het korte tijdsverloop, verstreken tusschen de aanvaring en de komst van de bemanning der bom aan boord der *Trento*, wijst op eene overhaaste vlucht. Er is niet aan gedacht na te gaan, of de bom nog te redden was.

Toen de boot te water gelaten was bestond er geene aanleiding meer de bom aan haar lot over te laten; zij kon verwacht worden op de lading ledige fusten, die zij had, te zullen blijven drijven.

Toen de *Trento* langszijde van de bom was, was het de plicht des schippers geweest, daarop over te gaan en maatregelen voor haar behoud te nemen. Wat de matrozen der *Trento* voor de bom hebben gedaan, was het minste wat van hem en zijne manschappen verwacht mocht worden.

De raad is er niet in geslaagd uit te maken bij wien de schuld aan de aanvaring is gelegen, en heeft geene voldoende aanwijzing verkregen om vast te stellen, dat de door de eene of door de andere partij gegeven voorstelling der feiten in strijd is met de waarheid.

Het is twijfelachtig, of de schade aan de *Pieter Knoester* te Ostende waargenomen, uitsluitend gevolg is geweest van de aanvaring dan wel van de aanraking met de *Trento*, toen deze haar poogde te bergen, of van de aanraking met andere

voorwerpen gedurende de zeven dagen, dat zij onbeheerd op zee heeft rondgedreven.

Maar al ware de schade door de aanvaring met de *Trento* ontstaan, er bestond voor den schipper geene aanleiding het schip prijs te geven. Met een groot stoomschip in de nabijheid en eene scheepsboot te zijner beschikking, ware er voor het schip, dat op de lading dreef, iets te doen geweest, bij ernstige pogingen daartoe ware het wellicht binnen te brengen geweest.

Het verblijf aan boord was niet levensgevaarlijk, getuige het feit, dat de Italianen tweemaal aan boord zijn geweest.

Ter zake van het prijsgeven van zijn schip, zonder dat daartoe noodzakelijkheid bestond, straft de raad Arie Overduin, oud 29 jaar, wonende Wassenaarschestraat 103 te Scheveningen, laatstelijk schipper op de bomschuit *Pieter Knoester* SCH. 198, met ontneming van de bevoegdheid om als schipper op een zeevisschersvaartuig te varen voor den tijd van 9 maanden, ingaande op den dag der beteekening dezer uitspraak.

Aldus gedaan op 11 December 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, C. L. J. Kotting, leden; H. de Booy, J. S. Brouwer, plaatsvervangende leden; J. G. T. Broekmeijer, G. Z. Jol, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 14 December 1911.

(*get.*) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, C. L. J. KOTTING.
,, H. DE BOOY.
,, J. S. BROUWER.
,, BROEKMEIJER.
,, G. Z. JOL.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift:

RICHARD JANSSEN.
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Zaterdag 30 December 1911, n°. 305.

N°. 85.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende het ongeval op 21 October 1911 overkomen aan het stoomschip *Veerhaven*.

Het stoomschip *Veerhaven* is een Nederlandsch zeeschip, varende onder Nederlandsche vlag met Nederlandschen zeebrief; het behoort toe aan Gebrs. van Uden te Rotterdam, is gebouwd van staal te Sunderland in 1897, geclasseerd bij Veritas 1' divisie, heeft certificaat van deugdelijkheid, is groot 2509,3 B. T. en 1607,25 N. R. T.

Den 18den October is het van Rotterdam vertrokken op reis naar St. Petersburg, onder commando van den gezagvoerder Cornelis Hoekstra, oud 45 jaar, in bezit van diploma 1ste-stuurman groote stoomvaart.

De bemanning was voltallig en groot 23 koppen, de belading bestond uit steenkolen, en de diepgang was vóór 19 — 9, achter 19 — 10.

Gedurende de hondenwacht van 20 October 1911, met wind Zuid, frissche koelte, kalme zee, heiïg, werd te 12 uur 40 min. Trindelen-vuurschip Z.W. (r. w.) gepeild op 3′ afstand, volgens 4 streeks peiling; log 81.

Als toen werd koers gesteld Z. Z. O. per standaard-kompas, en magnetisch Z. t. O. ¼ O.

Afgevaren werden, met pl. m. 8 mijls vaart, 26 mijl tot 4 uur, toen het dik van mist werd.

Te 4 uur, wind Z. O., log 7, werd de koers gesteld op Z. t. O. ¾ O. magn., vaart verminderd op pl. m. 5 mijl en de reglementaire mistseinen gegeven.

Terwijl men geene verkenning had van licht, werd aldus doorgestoomd tot 5 u. 50 m., log 18, toen is gestopt en gelood, waarbij 16 vadem water bevonden; daarna is in denzelfden

koers langzaam vooruit gegaan, toen te 6 u. 45 m., na ongeveer nog 4 mijl afgelegd te hebben, het schip aan den grond liep met een lichten schok en bleef zitten, van voren tot midscheep geboeid.

Direct volle kracht achteruit slaan baatte niet. Het schip bleek te zitten aan den oosthoek van Anholt Knob, ongeveer 2 mijl westelijk van Anholt Knob-vuurschip, van welk laatste noch het vuur, noch de mistseinen waren waargenomen op de brug of door den uitkijk op den bak.

Eerst een uur na het vastloopen heeft men het geluid van dat mistsein voor het eerst gehoord.

Den 22 October d. a. v. is het schip niet dan na assistentie van eene sleepboot en na 20 ton kolen te hebben geworpen, vlot gekomen en heeft de reis kunnen vervolgen.

Op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, gedaan na voorloopig onderzoek, is door eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart 2 December 1911 beslist, dat in deze een onderzoek door den raad zoude plaats hebben.

Ter openbare zitting van den Raad voor de Scheepvaart van 6 December 1911 is deze zaak behandeld, heeft de raad kennis genomen van het scheepsjournaal en het machinejournaal, voor zooveel op dit geval betrekkelijk, en van het kompasjournaal van het stoomschip *Veerhaven*, terwijl gehoord zijn, behalve voornoemde kapitein C. Hoekstra, als getuigen Tjerk Draijer, 1ste-stuurman, en D. de Boer, matroos, van gemeld stoomschip.

Uit een en ander is vorenstaand relaas der feiten geput.

Ter zitting heeft kapitein Hoekstra nog aangevoerd, dat hij door het aanlooden van 16 vadem te 5 u. 50 m. meende bevestigd te zien, dat hij zich bevond in de door hem te 4 uur gestelde koerslijn Z. t. O. ¾ O. magn., welke uitliep op pl. m. twee mijl oostelijk van Anholt Knob vuurschip.

Omdat hij aldus zekerheid van zijn bestek meende te hebben en hij door ervaring overtuigd was van de goede aanwijzing van zijn kompas, welke hij door observatie vóór en na de stranding, op 19 en 22 October 1911, bevestigd zag, heeft hij de vorengemelde vaart en koers behouden, welke evenwel in plaats van op de berekende 2 mijl O. van Anholt Knob-vuurschip uit te loopen, inderdaad hem bracht 2 mijl W. van dat vuurschip.

Kapitein Hoekstra heeft het niet dienstig geacht om in het tijdsverloop van 4 u. tot 6 u. 45 m., toen het dik van mist was, meerdere malen te looden, dan den eenen keer te 5 u. 50 m., eensdeels omdat hij, als gemeld, vertrouwde op zijn bestek,

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Zaterdag 30 December 1911, n°. 305.

N°. 84.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende de aanvaring tusschen de loggers *Maria* K.W. 124 en *Margaretha Christina* M.A. 8, op 16 Juli 1911.

Op 16 Juli 1911 had er in de Noordzee eene aanvaring plaats tusschen de Nederlandsche loggerschepen *Maria* K.W. 124 en *Margaretha Christina* M.A. 8.

Naar de oorzaken van deze aanvaring is door den inspecteur voor de scheepvaart in het vierde district een voorloopig onderzoek ingesteld.

Daarna heeft op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart eene commissie uit den raad op 18 October 1911 besloten, dat door den raad een onderzoek zou worden ingesteld.

Dit onderzoek, wegens het ter visscherij zijn der beide schepen uitgesteld, is in 's raads openbare zitting van 11 December 1911 aangevangen en beëindigd.

De raad nam kennis van de monsterrol der M.A. 8 en hoorde als getuigen Willem Kaptein, buiten, en Dirk van der Plas, onder eede. Hoewel behoorlijk gedagvaard, bleek de getuige Philip Intven niet verschenen.

Den getuige Willem Kaptein is mededeeling gedaan van de navolgende door den raad in raadkamer gegeven beschikking:

de Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam,

gezien de stukken van het voorloopig onderzoek door den inspecteur voor de scheepvaart in het vierde district ingesteld naar de scheepsramp op 16 Juli 1911 overkomen aan de Nederlandsche zeevisschersvaartuigen *Maria* K.W 124 en *Margaretha Christina* M.A. 8, onderscheidenlijk toebehoo-

rende aan P. de Best te Katwijk aan Zee en H. Overman te Maassluis,

overwegende, dat gedurende het onderzoek, op 11 December 1911 door den Raad voor de Scheepvaart ingesteld naar de oorzaken van bovengenoemde scheepsramp, omstandigheden aan het licht zijn gekomen, welke de vraag hebben doen rijzen, of de voornoemde scheepsramp is veroorzaakt door eene daad of nalatigheid van den schipper van de *Margaretha Christina* M.A. 8, Willem Kaptein, wonende te Maassluis;

Beschikkende,

verstaat, dat het onderzoek naar de scheepsramp, op 16 Juli 1911 overkomen aan de Nederlandsche zeevisschersvaartuigen *Maria* K.W. 124 en *Margaretha Christina* M.A. 8, thuis behoorende te Katwijk aan Zee en Maassluis, ook zal loopen over de vraag, of deze is veroorzaakt door eene daad of nalatigheid van den schipper van de *Margaretha Christina* M.A. 8, Willem Kaptein, voornoemd.

Uit voormeld onderzoek is den raad het navolgende gebleken:

De Nederlandsche logger *Maria* K.W. 124, groot 83,75 bruto R. T., thuis behoorende te Katwijk aan Zee, toebehoorende aan den daar gevestigden reeder P. de Best, voorzien van een certificaat van deugdelijkheid en bemand met 13 koppen, waaronder de schipper Dirk van der Plas, was 14 Juni 1911 ter visscherij vertrokken, welke in het noordelijk gedeelte der Noordzee zou worden uitgeoefend.

Er viel niets bijzonders voor tot 16 Juli 1911, toen men zich in den voormiddag op ongeveer 56° 8′ N.B., 0° 5′ O.L. bevond.

Er woei eene stijve bries uit het N.W.; er stond eene matige zee en het was helder gezicht.

Het schip, dat los varende was, en een kluiver, stagfok, vischzeil en bezaan had bijstaan, lag over B.B. bij den wind W. Z. W. vóór en maakte eene vaart van 2 zeemijlen per uur. Er werd gestuurd.

Aan dek bevonden zich de schipper, de stuurman, een matroos en een jongen. De schipper gaf de commando's.

In de buurt zag men zoowel medeliggende als tegenliggende schepen; bovendien lagen er enkele bommen aan de vleet.

Op een gegeven oogenblik werd op een afstand van 3 zeemijlen 6 streken op B.B. boeg een logger gepeild, later gebleken de *Margaretha Christina* M.A. 8, welke over S.B. bij den wind lag.

De schepen naderden elkaar zonder dat de peiling veranderde, of een hunner van koers veranderde. Toen ze elkaar dicht waren genaderd, zag men van boord der *Maria*, dat er aan boord van het andere schip niet gestuurd werd, immers daar niemand aan het roer stond.

Van boord der *Maria* werd toen geroepen, dat de *Margaretha Christina* door den wind moest gaan. Op dit schreeuwen kwamen verschillende personen op dit laatste schip aan dek; een hunner liep naar het roer, doch was het schip nog niet van koers veranderd, toen het te 7.30 v.m. de *Maria* bij den voorsteven aan boord liep, waardoor de boegspriet van dit laatste schip brak, terwijl het nog eenige andere schade bekwam.

Toen schipper van der Plas van de *Maria* zag, dat er aan boord van de *Margaretha Christina* niemand aan het roer stond, heeft hij het roer aan lij gelegd en de bezaan doen ophalen; deze poging om door den wind te gaan mislukte echter.

Door de aanvaring werd de *Maria* door den wind geduwd. De schepen kwamen daardoor langszij te liggen en kwamen terstond daarna vrij van elkaar.

Na onderzoek bleek de *Maria* geen water te maken en werd de visscherij voortgezet.

13 Augustus 1911 arriveerde men te IJmuiden.

Desgevraagd gaf schipper van der Plas op geen zeevaartkundig examen te hebben gedaan, doch reeds 14 jaar als schipper ter zee te hebben gevaren.

De Nederlandsche logger *Margaretha Christina* M.A. 8, groot 72,06 bruto R. T., thuis behoorende te Maassluis, toebehoorende aan den daar gevestigden reeder H. Overman, voorzien van een certificaat van deugdelijkheid en bemand met 13 koppen, waaronder de schipper Willem Kaptein, en 5 jongens in den leeftijd van 14, 15, 16, 18 en 19 jaar, was 8 Juni 1911 van Maassluis ter visscherij vertrokken, welke eveneens in het noordelijk gedeelte der Noordzee zou worden uitgeoefend.

In den morgen van 16 Juli 1911 bevond men zich ter hoogte, waar als gemeld ook de *Maria* varende was.

Omtrent wind, zee en gezicht gold voor dit schip hetzelfde, als vroeger voor de *Maria* vermeld.

De *Margaretha Christina* lag over S.B. met bakboordshalzen bij den wind. Gezet waren stagfok, vischzeil en bezaan. De geloopen vaart was 2½ zeemijl per uur. Het roer stond z.g.n. losvast.

Terwijl 's nachts de wacht door 2 man was gedaan, had

sedert 6.30 v.m. alleen de jongste, Philip Intven, oud 15 jaar, de wacht aan dek.

De schipper, die dien nacht geen wacht gehad had, is te 7 uur v.m. even aan dek geweest. Hij zag toen aan lij 2 streken op den boeg op een afstand van 1 zeemijl een logger, van welk schip hij naar zijne opgave niet kon zien, of het een mede- dan wel een tegenligger was. Daarop ging hij naar beneden om te schaften, aan Intven de order achterlatende hem te waarschuwen, als er schepen in de nabijheid mochten komen.

Te 7.30 v.m. werd schipper beneden geroepen met de woorden: „schipper, schipper, kom aan dek, daar komt een logger op den logger''. Hij snelde naar dek, waar hij nog juist getuige was der aanvaring met de *Maria.*

Terwijl de schepen nog tegen elkaar lagen, liet hij de zeilen loopen en de bezaan ophalen, waardoor het schip deinsde en de schepen vrij van elkaar kwamen.

Tijdens de aanvaring waren, behalve voornoemde Ph. Intven, nog een jongste en de afhouder aan dek. Een hunner was bezig met eenig werk aan de ketels; de ander was er toevallig.

Hoewel na onderzoek het schip bleek geen water te maken, besloot de schipper toch voorzichtigheidshalve de visscherij te staken en naar huis te zeilen. 19 Juli arriveerde hij te Maassluis.

Desgevraagd gaf schipper W. Kaptein op geen zeevaartkundig examen te hebben gedaan, doch reeds 31 jaar als schipper en steeds op ditzelfde schip ter zee te hebben gevaren.

Naar 's raads oordeel is de aanvaring uitsluitend te wijten aan de *Margaretha Christina.*

Dit over S.B. bij den wind zeilende schip had voor de over B.B. bij den wind liggende *Maria* uit den weg behooren te gaan.

Schuld aan die aanvaring heeft alleen schipper Willem Kaptein, oud 58 jaar, wonende te Maassluis. Zijn schuld bestaat hierin, dat hij het commando van zijn schip overliet aan een 15-jarigen jongen, hetgeen te meer afkeuring verdient, nu de schipper, toen hij te 7 uur het dek verliet, een logger in de nabijheid zag, van welken hij, naar eigen opgaven niet met zekerheid kon nagaan of het een mede- dan wel een tegenligger was.

Ter-zake van dat feit past de raad op schipper Willem Kaptein, voornoemd, de straf toe van berisping.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Zaterdag 30 December 1911, n°. 305.

N°. 86.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende de stranding van het motorschip *Vulcanus* op 22 November 1911.

Het motorschip *Vulcanus*, varende onder Nederlandschen zeebrief, groot bruto 1818 R. T., netto 1118 R. T., onderscheidingssein Q. B. M. O., toebehoorende aan de Nederlandsch Indische Tankstoomboot Maatschappij, gevestigd te 's Gravenhage, is op 22 November 1911 in de Noordzee tusschen de vuurschepen Noord en Oost Goodwin aan den grond geloopen.

Dit schip, staande onder het bevel van den gezagvoerder H. J. van Hal, geëxamineerd als eerste-stuurman op de groote stoomvaart, en bemand met 15 koppen, was 21 November 1911 te 9.35 v.m. van Rotterdam vertrokken en bestemd naar Barrow in Furness.

In 1910 te Amsterdam gebouwd en ingericht voor het vervoer van ongekuipte vloeibare brandstof, was het geheel beladen met 1051 ton benzine, waardoor het een diepgang had van 11′ 6″ vóór en 12′ 11″ achter.

Te 11.25 v.m. liep men het noorderhoofd van den Nieuwen Waterweg voorbij, stopte te 11.55 bij de uiterton tot het afgeven van den loods en stelde koers naar het Noord Hinder vuurschip.

Gevaren werd 60 mijlen in den koers Z. 65° W. (r. w.). Nadat Noord Hinder te 8.20 gepeild was Z. 36° O. op 4′ afstand is koers gesteld naar Sandetti (Z. 57° W. r. w.), dat te 12 uur gepeild is Z. 34° O. op 5½′ afstand. Er stond eene frissche bries, de zee was matig. Gedurende een uur werd koers en vaart behouden en te 1 uur werd de N. Goodwin gepeild door middel van eene vierstreekspeiling N. 33° W. r. w., afstand 4 mijl.

De wind nam in kracht af en het werd heiig. De gezagvoer-

der wilde recht op den O. Goodwin aanloopen en deed daarom Z. 22° W. r. w. sturen. Door hem zelf, den tweede-stuurman van der Linden en nog een man op de brug werd scherp uitgekeken naar het vuur van den Oost Goodwin. Te 2 uur v.m., de log wees 9′ aan, werd de Oost Goodwin aan B.B. gezien, naar gissing op 2′ afstand, en dadelijk daarop stootte het schip. Niettegenstaande beurtelings vóór- en achteruit geslagen werd, bleef het schip geboeid zitten. Het lood wees 12′ water aan. Te 2.30 werd de motor gestopt. Daarop werden de vuren gedoofd en liet men benzine uit ruim II en III wegloopen, opdat het schip bij volgend hoogwater weder vlot zou komen. Kofferdam en pieken bleken bij peiling lens te zijn. Des voormiddags te 10.45 is het schip met eigen middelen weder vlot gekomen.

Daar er 300 ton van de lading weggevloeid was, keerde de gezagvoerder naar Rotterdam terug, waar hij 23 November te 4 uur v.m. aankwam.

Door den inspecteur voor de scheepvaart in het tweede district werd op 23 November een voorloopig onderzoek naar vorenbedoelde scheepsramp ingesteld. Op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart, gedagteekend 25 November 1911, besloot eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart tot het houden van een onderzoek, dat op 8 December 1911 door den raad werd aangevangen en beeindigd.

De raad hoorde als getuigen den gezagvoerder H. J. van Hal, en den tweede-stuurman W. van der Linden, en nam kennis van dek-, kompas- en motorjournaal, zoomede van de stuurtafels voor standaard- en stuurkompas.

In den loop van het onderzoek is de gezagvoerder er op gewezen, dat de peilingen van Noord Hinder en Sandetti uitwezen, dat het schip zich vrij ver bevond van de plaats, waar het volgens koers- en verheidsrekening vermoed werd te zijn, en dat dit eene vingerwijzing was, om bij het verder koers stellen rekening te houden met den loop van den getijstroom.

De gezagvoerder beweerde, dat hij zijn aandacht aan den getijstroom gewijd had en Seemann's Stromkarten für jede Stunde der Tide bei Dover had geraadpleegd.

Het bleek den raad, dat het op 20 November 1911 te 8.49 n.m. nieuwe maan was geweest, dat op 21 November 1911 het des avonds te 11.11 hoogwater bij Dover was en ongeveer springtij, en dat op 22 November tusschen een en twee uur v.m. de stroom bij de N. en O. Goodwin om de N.W. liep met eene snelheid van 1,2 tot 1,8 mijl per uur.

De uitkomsten der vierstreekspeiling bij de N. Goodwin genomen zijn door den gezagvoerder overschat; met name de doorloopen afstand tusschen het tijdstip, dat dat vuur op 4 streken en dwars gepeild is.

Toen de koers naar de O. Goodwin op Z. 22° W. r. w. gesteld werd, bevond het schip zich, gevolg van den stroom, op eene andere plaats dan de vierstreekspeiling had uitgewezen.

Naar 's raads meening is het stooten van het schip aan het sturen van dien koers, Z. 22° W. r. w., toe te schrijven en de gezagvoerder had verstandig gedaan, mede met het oog op den opkomenden nevel, die het vurengezicht belemmerde en de mistseinen onduidelijk maakte, meer om de Zuid te sturen.

Het heeft de aandacht getrokken, dat, toen het schip geboeid zat en men benzine weg liet loopen, geenerlei licht is gevoerd, terwijl volgens voorschrift twee roode lantaarns geheschen hadden behooren te zijn. De gezagvoerder moge te recht geen gebruik gemaakt hebben van de hem ten dienste staande verlichtingsmiddelen, om het brandgevaar, dat het gebruik er van mede bracht, toen men benzine liet wegloopen, nochtans komt het den raad voor, dat het op den weg des gezagvoerders ligt zich van geheel ongevaarlijke verlichtingsmiddelen te voorzien.

Er is hem mede op gewezen, dat, indien het weder en de zee dit toelaten, een uitkijk op den bak moet worden geplaatst.

Aldus gedaan op 8 December 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, C. L. J. Kotting, leden; R. Posthumus Meyjes, D. Hubert, plaatsvervangende leden; C. M. van Rijn, buitengewoon lid; P. de Boer, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 14 December 1911.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, C. L. J. KOTTING.
,, R. POSTHUMUS MEYJES.
,, D. HUBERT.
,, VAN RIJN.
,, P. DE BOER.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift,
RICHARD JANSSEN.
Secretaris.

Nogmaals zij er de aandacht op gevestigd, dat op een varend visschersvaartuig, zoowel 's nachts als des daags de wacht behoort te worden gedaan door minstens 2 personen, van wie althans één een bevaren zeeman behoort te zijn.

Aldus gedaan op 11 December 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, C. L. J. Kotting, leden; H. de Booy, J. S. Brouwer, plaatsvervangende leden; J. G. T. Broekmeijer, G. Z. Jol, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 14 December 1911.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, C. L. J. KOTTING.
,, H. DE BOOY.
,, J. S. BROUWER.
,, BROEKMEIJER.
,, G. Z. JOL.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift,
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

maar ook omdat hij niet in het bezit was van een Thomson-patentlood, wel van een handlood, en derhalve telkens bij aanwending daarvan zou hebben te stoppen, en hij juist vreesde daardoor bij den heerschenden mist en bij de daar in het Kattegat voorkomende onregelmatige stroomingen, uit zijn koers te zullen geraken; vandaar ook, dat hij meende geen geringere vaart dan 4 à 5 mijl te moeten behouden.

Het toch uit den koers geraken en vastloopen schrijft hij toe aan stroomverleiding en aan het niet tot zijn schip doordringen van het mistsein van Anholt Knob-vuurschip.

Het is den raad bij vergelijking der aanwezige journalen en bij uitzetting van het bestek op de kaart gebleken, dat kapitein Hoekstra zijne koersen goed gesteld heeft en dat met hem moet worden aangenomen, dat, bij den heerschenden mist, stroomverleiding de onmiddellijke oorzaak der stranding is.

Het wil echter den raad voorkomen, dat de vaart van 4 à 5 mijl, bij dichten mist in het Kattegat, niet overeenkomt met de door artikel 16, alinea 1, van het Internationaal Reglement gevorderde matige vaart bij mist, al moge het waar zijn, dat door die vaart in het bijzonder niet de stranding is veroorzaakt.

Zeker ware het geraden geweest het lood meerdere malen te gebruiken; allicht had kapitein Hoekstra, bij de groote afwisseling van diepten ter plaatse, het vertrouwen op de juistheid van zijn koers verloren.

In elk geval, toen hij na 5 u. 50 m. volgens zijn bestek het Anholt Knob-vuurschip moest naderen, had hij, juist door het niet hooren van het mistsein van dat vuurschip, dat hij toch ook volgens zijn bestek moest hooren, er op indachtig moeten zijn, om zich tijdig zekerheid te verschaffen en wel door nogmaals en desnoods bij herhaling te looden en had hij niet door moeten stoomen, aleer hij zijne positie verkend had.

Toegegeven mag worden, dat kapitein Hoekstra hier in groote mate werd belemmerd door het handlood en er is veel te voelen voor zijn bezwaar tegen het bij het gebruik telkens noodzakelijk stoppen; ware hij in het bezit geweest van een Thomson-patentlood, zeer zeker zou het looden, waartegen dan de nu gerezen bezwaren niet behoefden te gelden, meerdere malen geschied zijn en ware mogelijk dit ongeval voorkomen.

Met nadruk mag dan ook de aandacht worden gevestigd op de groote veiligheid bij de navigatie, welke het bezit van een patentlood, mits doeltreffend gebruikt, aan de daarmede uitgeruste schepen kan verschaffen.

Aldus gedaan bij mr. C. van der Zweep, plaatsvervangend voorzitter; W. Allirol, L. Roosenburg, C. L. J. Kotting, leden; W. Bakker, plaatsvervangend lid; C. M. van Rijn, buitengewoon lid; A. Smits, plaatsvervangend buitengewoon lid, in tegenwoordigheid van 's raads plaatsvervangend secretaris, mr. C. Henny, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 14 December 1911.

(*get.*) C. v. d. Zweep.
,, W. Allirol.
,, L. Roosenburg.
,, C. L. J. Kotting.
,, W. Bakker.
,, van Rijn.
,, Alex Smits.
,, C. Henny.

Voor eensluidend afschrift:

Richard Janssen,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van
Zondag 31 December 1911, n°. 306.

N°. 87.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende de aanvaring op 7 September 1911 tusschen de *Ora et Labora* M.A. 41 en den logger *Raphael* V.L. 161.

In den ochtend van 7 September 1911 had er in de Noordzee, ongeveer op 54° 37′ N. B. en 0° 40′ O. L. eene aanvaring plaats tusschen den Nederlandschen kotter *Ora et Labora* M.A. 41 en den Nederlandschen logger *Raphael* V.L. 161.

Naar de oorzaken van deze aanvaring is door den inspecteur voor de scheepvaart in het vierde district een voorloopig onderzoek ingesteld.

Daarna heeft op voorstel van den hoofdinspecteur voor de scheepvaart eene commissie uit den raad bij beschikking van 5 October 1911, gewijzigd bij die van 6 November 1911, besloten, dat door den raad een onderzoek zou worden ingesteld.

Dit onderzoek is in 's raads openbare zitting van 14 December 1911 aangevangen en beëindigd.

Toen werden als getuigen gehoord onder eede Gerrit Swaneveld, Willem Wijker, Engel Prins, Simon Groen Jobzn., en buiten eede Valentijn Gerhart.

Uit een en ander is den raad het navolgende gebleken:

De Nederlandsche houten kotter *Ora et Labora* M.A. 41, groot 70,72 bruto R. T., thuis behoorende te Maassluis en toebehoorende aan den aldaar gevestigden reeder de firma M. Dirkzwager Gzn., bemand met 13 koppen, waaronder de schipper, was 25 Juli 1911, voorzien van een certificaat van deugdelijkheid, van Maassluis ter visscherij vertrokken.

Er viel niets bijzonders voor, tot op 7 September 1911, toen men zich op 54° 37′ N. B., 0° 40′ O. L. bevond.

De wind was N. W., lichte bries, de zee deinend uit het N., en het was helder gezicht.

Gezet waren groote fok, vischzeil, stagfok en bezaan.

Het schip lag met S.B. halzen over B.B. bij den wind en W. Z. W. per kompas voor. Het liep 2 zeemijlen per uur en was los varende.

Aan dek bevond zich behalve de schipper nog de matroos Engel Prins, die het roer hield.

Op een gegeven oogenblik werd over S.B. ongeveer in het N. op 2 zeemijlen afstand een met ruimen wind zeilenden logger gezien, die Z. voorlag. Er waren meer schepen, waaronder ook tegenliggers, in de buurt.

Toen de schepen elkaar dichter genaderd waren, werd er van de M.A. 41 opgemerkt, dat er op het andere schip, dat bleek de V.L. 161 te zijn, wel een man aan dek was, doch deze niet aan het roer stond.

Toen de schepen elkaar tot op praaiafstand genaderd waren, riep schipper Wijker naar de V.L. 161: „kan je het roer niet pakken'', waarop hij, blijkbaar verkeerd begrepen wordende, ten antwoord ontving: „2 kantjes haring''.

Nogmaals riep hij toen: „neem je roer, anders loop je er op''.

Daarop zag hij den man aan dek naar het roer loopen en dit aan lij draaien.

Te gelijk werd op de M.A. 41 B.B.roer n. c. gegeven om vol te houden.

Hoewel de V.L. 161 oploefde en de M.A. 41 oorspronkelijk hard afviel, kon door deze manoeuvres toch de aanvaring niet meer worden voorkomen; immers, toen de schepen elkaar dicht waren genaderd, nam de V.L. 161 den wind uit de voorste zeilen van de M.A. 41, waardoor dit laatste schip niet meer zoo goed afviel. De M.A. 41, die tijdens de aanvaring nog één streek hooger aanlag dan de V.L. 161, werd getroffen op de S.B. boeg. De aanvaring was niet hevig.

Bij onderzoek bleek het schip geen water te maken, weshalve de visscherij werd voortgezet.

Op 12 September 1911 arriveerde men zonder verder ongeval te Maassluis.

Desgevraagd verklaarden zoowel schipper W. Wijker als de matroos E. Prins, dat zij vóór voormelde manoeuvres de V.L. 161 nimmer bij den wind hebben zien zeilen en haar steeds Z. hebben zien voorliggen. Ook zeggen zij, dat daar in de buurt geen schepen aan de vleet lagen, zoodat het niet

mogelijk zou kunnen zijn, dat de V.L. 161 daarvoor heeft moeten wijken.

De Nederlandsche logger *Raphael* V.L. 161, groot 100,30 bruto R. T., thuis behoorende te Vlaardingen en toebehoorende aan de aldaar gevestigde reederij de naamlooze vennootschap Nederlandsche Zeevisscherij, directeur A. IJzermans, bemand met 13 koppen, waaronder de schipper G. Swaneveld, was 12 Augustus 1911 van Vlaardingen ter visscherij vertrokken.

Er viel niets bijzonders voor tot in den ochtend van 7 September 1911.

Te 4.30 v.m. was de schipper van dek gegaan. Toen waren er wel schepen in de buurt; of zich daaronder ook de M.A. 41 bevond, kan de schipper niet opgeven. Deze gaf de wacht over aan M. Stolk, met de order het schip bij den wind te houden. Het roer stond toen z.g.n. losvast. Deze M. Stolk gaf ongeveer een uur vóór de aanvaring de wacht over aan den matroos Vallentijn Gerhart, die reeds 32 jaar ter zeevisscherij vaart. Hij gaf dezen de leus over het schip bij den wind te houden en te 6.30 v.m. uit te porren. Met de staande order den schipper te roepen, zoodra er moeilijkheden te vreezen waren, was Gerhart bekend.

Wind, zee en gezicht waren voor dit schip als boven voor de M.A. 41 vermeld.

Gezet waren kleine kluiver, stagfok, fok achter de mast en bezaan.

Het schip, dat op 6 streken bij den wind kan zeilen, lag over B.B. bij den wind W. Z. W. voor. Het liep 2 à 3 zeemijlen per uur.

Het staat niet vast, of gedurende de wacht van V. Gerhart het roer meestal z.g.n. losvast heeft gestaan. Zeker is, dat hij op een gegeven oogenblik, terwijl hij dwars aan lij de bij den wind zeilende M.A. 41 waarnam (naar zijne opgave over B.B. achteruit), B.B.roer n. c. gegeven heeft, naar zijne opgave om een aan de vleet liggend schip, waar hij niet boven langs kon zeilen, te mijden.

De V.L. 161, zoo zegt hij, was Z.W. voorgedraaid en ging een aanzienlijk eind beneden het aan de vleet liggende schip om.

Toen men daardoor dicht in de nabijheid van de M.A. 41 kwam, hoorde Gerhart, die zich eenigen tijd bij de pomp had opgehouden, en dus dien tijd niet had gestuurd, roepen van dit schip. Hij meende, dat naar de vangst gevraagd werd en gaf het vroeger gemelde antwoord. Toen hoorde hij roepen,

dat hij moest bijhouden. Hij antwoordde met den roep, of de ander niet wat lager kon houden. Intusschen snelde hij naar het roer en legde dit hard B.B. o. c., doch het schip wilde met de gezette fok achter den mast niet goed oploeven.

De schipper, die even te voren was uitgepord en, terwijl hij zich stond te kleeden, voormeld roepen had gehoord, spoedde zich naar dek en vond daar inderdaad het roer hard B.B. o. c. aan boord en het schip Z. W. voor liggen. Aan lij zag hij op een loggerlengte afstand de medeliggende M.A. 41 over B.B. achterlijker dan dwars. Toen het schip vallende was, is het roer gestut. Toen het schip meer bij den wind kwam te liggen verminderde zijn vaart en kwamen de voorzielen van de M.A. 41 onder lij van die van de V.L. 161.

Hierdoor werd het eerstgenoemde schip in zijn naar B.B. afvallen gestuit en dreven de schepen tegen elkaar. Ook de V.L. 161 beliep slechts geringe schade.

Getuige V. Gerhart geeft op, dat de M.A. 41 een oploopend schip was en dat hij terstond na het ronden van het aan de vleet liggende schip zijn roer B.B. o. c. gelegd heeft.

De juistheid der eerste opgave mag worden betwijfeld, daar vaststaat, dat de V.L. 161 na zijn manoeuvre B.B. o. c. Z. W. voorlag, te voren dus nog meer Z. moet hebben voorgelegen, en dus een poos met ruimen wind heeft gezeild.

Ook de tweede opgave schijnt onjuist. Immers in strijd er mede is de verklaring van schipper Swaneveld, dat Gerhart tegenover hem, toen hij aan dek kwam, erkend heeft, dat hij na het afhouden voor het schip met de vleet toen nog niet weder had bijgehouden. Uit dit laatste volgt dan tevens, dat de V.L. 161 langer met ruimen wind gezeild heeft dan men uit de verklaring van Gerhart zou moeten opmaken.

Naar 's raads oordeel draagt de V.L. 161 de schuld aan de aanvaring. Dit schip had, daar het met ruimen wind zeilde, voor de M.A. 41, die bij den wind zeilde, moeten uitwijken.

Reeds is den schipper van de V.L. 161 ter zitting gewezen op de noodzakelijkheid, dat op een varend visschersvaartuig zoowel des daags als 's nachts twee man, waarvan minstens één een bevaren zeeman, aan dek zijn. Ware dit hier het geval geweest, dan had men het roer kunnen blijven houden, toen V. Gerhart bij de pomp was, en zou wellicht de aanvaring kunnen zijn voorkomen.

Volmondig erkende de schipper die noodzakelijkheid; de eenige verontschuldiging, die hij aanvoerde, was, dat het zoo moeilijk is met een bestaande sleur te breken. De raad acht dat intusschen geboden.

Aldus gedaan op 14 December 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, C. L. J. Kotting, leden; H. de Booy, D. H. Hinlopen, plaatsvervangende leden; J. G. T. Broekmeijer, G. Z. Jol, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 19 December 1911.

(get.) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, C. L. J. KOTTING.
,, H. DE BOOY.
,, HINLOPEN.
,, BROEKMEIJER.
,, G. Z. JOL.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift.
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.

Bijvoegsel tot de *Nederlandsche Staatscourant* van Zondag 31 December 1911, n°. 306.

N°. 88.

UITSPRAAK van den Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam, betreffende de stranding van het Nederlandsche visschersvaartuig *Franciscus*, gemerkt V.L. 154.

Het Nederlandsche zeilvisschersvaartuig *Franciscus*, gemerkt V.L. 154, toebehoorende aan de maatschappij Nederlandsche Zeevisscherij, gevestigd te Vlaardingen, metende 65 R. T. bruto, bemand met 14 koppen en staande onder bevel van den schipper Hendrik Prins, die reeds 56 jaren ter zee heeft gevaren, waarvan 36 jaren als schipper, is op 14 Juni 1911 in de Sandwick-baai (Shetlandsche eilanden) aan den grond geloopen en eerst 19 Juni 1911 met behulp van drie stoomvisschersvaartuigen en na lossing van zijne geheele lading weder vlot gekomen.

Door den inspecteur voor de scheepvaart te 's Gravenhage, A. D. Muller, is naar deze scheepsramp op 24 Juli 1911 een voorloopig onderzoek ingesteld en eene commissie uit den Raad voor de Scheepvaart besloot op 3 Augustus 1911 tot het houden van een onderzoek, dat, tot na afloop van de haringteelt uitgesteld, op 14 December 1911 door den Raad voor de Scheepvaart in zijne openbare zitting werd aangevangen en beëindigd.

Als getuige werd de 67-jarige schipper gehoord en inzage werd genomen van het door hem gehouden journaal.

Uit 's raads onderzoek is gebleken, dat de *Franciscus* tot 16 Juni gevischt had ten N. O. van Noss Head, en dat, vermits de haringvangst verminderde, de schipper in de Hoswick-baai (Shetlandsche eilanden) wilde binnenloopen om eens te hooren, waar de visscherij verwacht mocht worden wat meer op te leveren. Mede zou men daar brieven van huis kunnen vinden.

De toegang tot de Hoswick-baai wordt gevonden bij een landpunt No Ness, waarop een vuurtoren staat. Deze landpunt vormt de oostelijke oever van de Sandwick-baai. De westelijke oever daarvan wordt gevormd door eene andere landpunt, die weder den oostelijken oever vormt van de Hoswick-baai, aan wier noordelijken oever Hoswick is gelegen.

De Hoswick-baai is een bekend verzamelpunt voor visschersvaartuigen, die, om welke reden dan ook, de voornaamste haven der Shetlandsche eilanden, Lerwick, niet wenschen aan te doen.

No Ness werd 17 Juni des namiddags te 2.15 gerond op ongeveer 400 meter afstands. De wind was Oost, matige koelte, het was glad water, mooi weder, helder zicht.

Men zeilde over B.B. met ruimen wind. Kaarten of zeilaanwijzingen zijn door den schipper niet gebezigd; hij meende zich op zijne ervaring te mogen verlaten, daar hij ten minste 20 maal in de Hoswick-baai geweest was.

Er is blijkbaar te veel naar S.B. gehouden, met dat gevolg, dat men de Sandwick-baai instevende, in stede van deze voorbij te varen.

Toen de schepen in de Hoswick-baai liggende in eens achter het land verdwenen, bemerkte de schipper zijne vergissing, hij poogde te wenden, maar het schip liep met den ruimen wind te veel door en aan de oostzijde van de Sandwick-baai op de steenen.

Toen het schip vastliep, was het hoogwater.

Onmiddellijk werd een werpanker uitgebracht en gepoogd dit met de handlier in te hieuwen, doch het schip kwam niet verder en kwam bij stil water op zij te vallen.

Nu werd de hulp ingeroepen van een stoomvisschersvaartuig, in de hoop, dat het bij het volgend hoogwater gelukken zou de *Franciscus* af te sleepen, en een nieuwe werp werd uitgebracht.

Maar ook hierdoor werd het gewenschte gevolg niet bereikt en daar de wind toenam en de deining in de baai vermeerderde, begon het schip te stooten en bekwam dit averij aan het roer.

De bemiddeling van den heer van Seventer, gemachtigde van de Onderlinge Assurantie Maatschappij Vlaardingen, die gedurende de teelt te Lerwick vertoeft, verschafte den schipper de hulp van drie Vlaardinger stoomvisschersvaartuigen, *Augusta*, *Bertina* en *Jeanette II*. Den 18den Juni kwamen deze schepen in de Sandwick-baai. Nadat water, haring en zout gelost was, werd bij hoogwater door de drie schepen ge-

trokken en te gelijk werd op een zwaar werpanker gehieuwd, maar de *Franciscus* bleef onwrikbaar vast zitten.

Nu werd de lossing van het schip voortgezet en dit geheel ledig gelost. Men beoogde 's nachts te half vier bij hoogwater weder met vereende krachten te trekken.

Maar reeds te half twee werd werking in het schip bespeurd. Aanstonds werd met trekken aangevangen en te kwart voor twee was de *Franciscus* weder in vlot water.

Het schip is door de *Bertina* naar Lerwick gesleept. Daar werd het op de helling gehaald en de schade aan roer, kiel en vlak voorloopig hersteld.

Het is den raad onbegrijpelijk, hoe een bevaren schipper de Sandwick-baai kan inloopen, wanneer zijne bestemming de Hoswick-baai is, en het is alleen de schipper, die naast den man aan het roer stond toen men Sandwick-baai binnenvoer, die hiervoor de volle verantwoordelijkheid draagt.

De schipper is tot de erkentenis gebracht, dat hij had behooren te beproeven voor den wind rond te gaan, als wanneer hij grooter kans zou gehad hebben vrij te varen van de steenen.

Op de maatregelen door den schipper na de stranding tot behoud van het schip genomen, heeft de raad geene aanmerkingen te maken.

Aldus gedaan op 14 December 1911 door de heeren mr. Th. B. Pleyte, voorzitter; W. Allirol, C. L. J. Kotting, leden; H. de Booy, D. H. Hinlopen, plaatsvervangende leden; J. G. T. Broekmeijer, G. Z. Jol, buitengewone leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. Richard Janssen, en uitgesproken door den voorzitter ter openbare zitting van 19 December 1911.

(*get.*) TH. B. PLEYTE.
,, W. ALLIROL.
,, C. L. J. KOTTING.
,, H. DE BOOY.
,, HINLOPEN.
,, BROEKMEIJER.
,, G. Z. JOL.
,, RICHARD JANSSEN.

Voor eensluidend afschrift,
RICHARD JANSSEN,
Secretaris.


UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 078721286